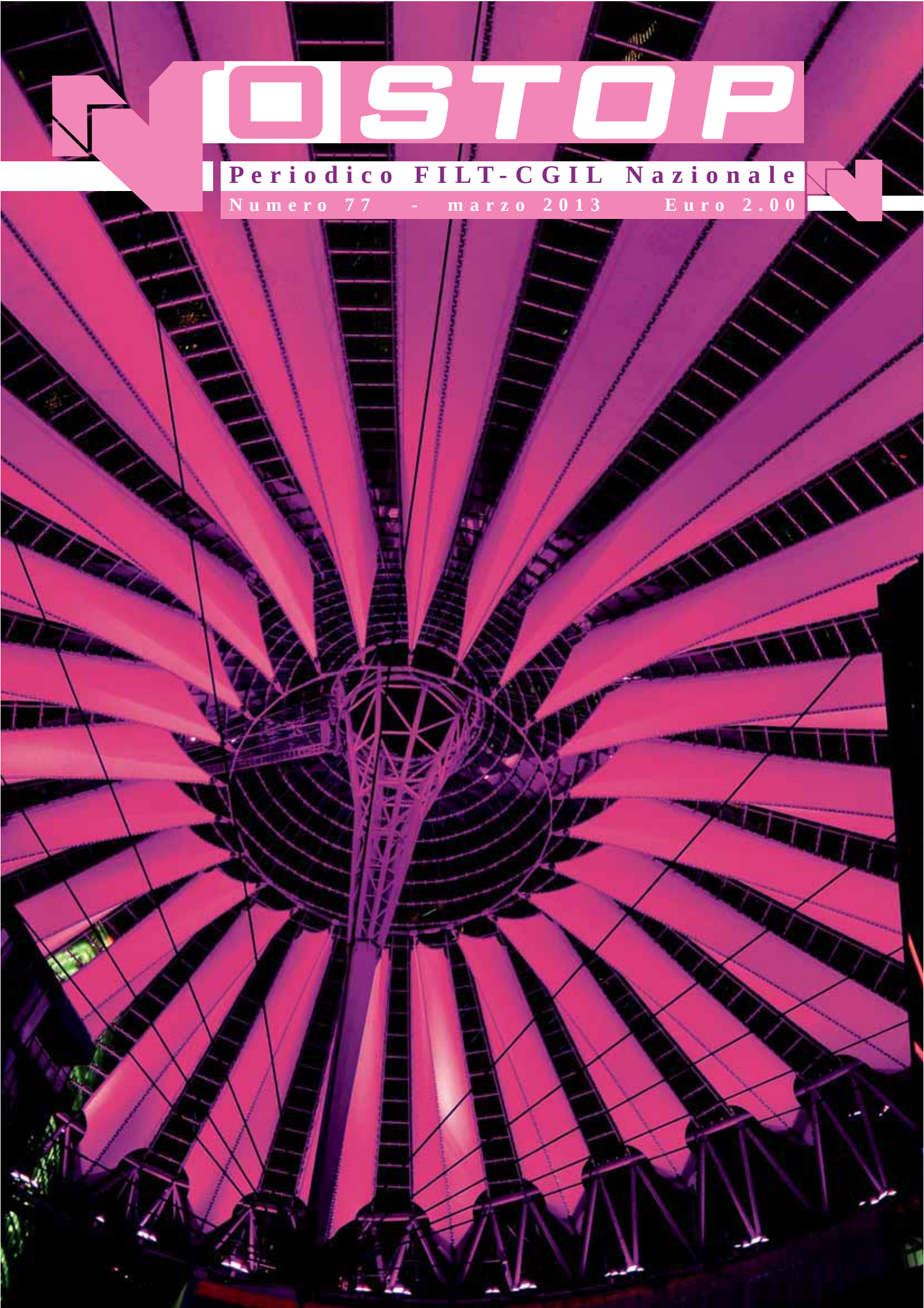
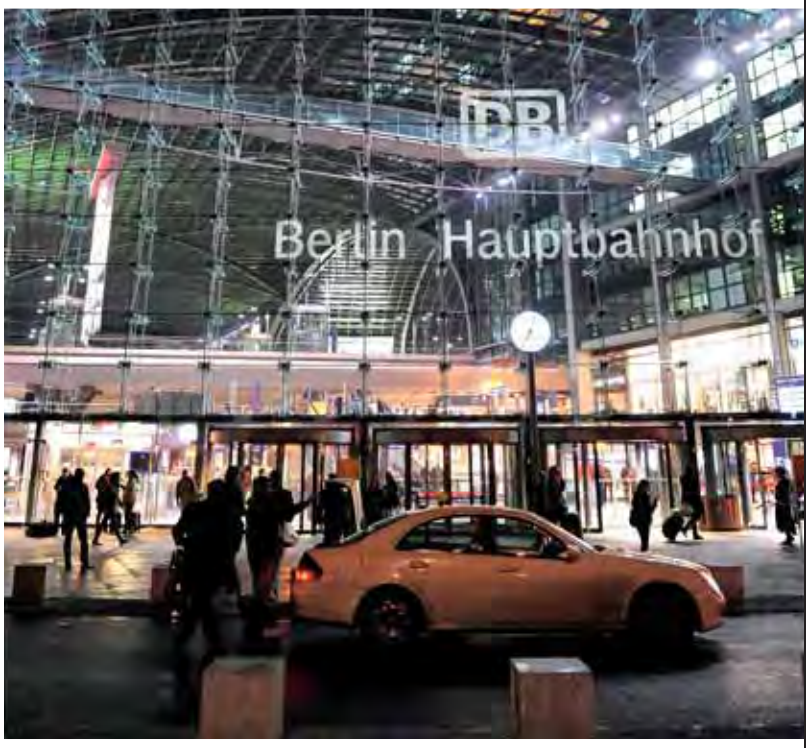


STOP

Periodico FILT-CGIL Nazionale

Numero 77 - marzo 2013 Euro 2.00


DB
Berlin Hauptbahnhof

SOMMARIO

Primo Piano 2

Emergenza lavoro *è la priorità*

Tempo Presente 3

Un voto che parla anche a noi

Le politiche infrastrutturali nel Piano per il Lavoro della CGIL

La contrattazione al tempo della crisi

L'Intervista a Andrea Boitani

Risanamento ambientale e cura del ciclo dell'acqua

Il governo delle risorse acqua e suolo

Se la crisi in Sardegna colpisce anche i trasporti

In Linea 9

Le ferrovie in Europa: uno snodo decisivo

Autonoleggio: la paura del presente

Tachigrafo, la scatola nera che rende trasparente il lavoro

Spazio Aperto 24

Una politica industriale della logistica per la competitività italiana

Ma il trasporto pubblico locale *è o non è* un'industria?

Sguardi e Traguardi 29

Camusso, linguaggio e passione di una sindacalista

Contrattare, contrattare, contrattare!

Io, per me

La città che vogliamo

Finestre 37

Sinistra. Per il lavoro, per la democrazia

"Lincoln" di Steven Spielberg

Immagini 40

Luci a Berlino

Il servizio fotografico è stato realizzato da Franco Mammana
franco.mammana@fastwebnet.it

Emergenza lavoro *è la priorità*

di Franco Nasso, Segretario Generale Nazionale Filt-Cgil

Siamo dentro una crisi politica ed economica, drammatica e senza precedenti, la peggiore nella storia della Repubblica.
L'esito del voto lascerà il paese senza interventi utili a fronteggiare la crisi per un tempo che non sarà breve, con tutte le conseguenze facilmente prevedibili sulla mancanza di lavoro e sulla riduzione crescente dei redditi di lavoratori e pensionati.
La rottura che si è determinata tra una parte molto rilevante dei cittadini elettori e i partiti politici riguarda principalmente il patto fiduciario che ha retto in tutta la storia repubblicana, basato sul riconoscimento di uno status fondato sul prestigio della funzione legislativa e di governo. Gli eccessi dei privilegi e gli scandali a ripetizione hanno provocato una profonda crisi di credibilità difficile da superare.
Lo svilimento del valore dell'etica pubblica e il disagio sociale a livelli non più sostenibili hanno prodotto una vera rivolta antisistema che non risparmia niente e nessuno.
L'inefficacia dei sacrifici somministrati con la promessa di superamento della crisi ha contribuito ad allargare ulteriormente il distacco e rendere sempre più forte la richiesta di cambiamento.
Un impegno che immediatamente è entrato a far parte dell'agenda delle tante improbabili maggioranze per il governo del paese, in attesa di nuove elezioni anticipate.
L'attenzione è tutta concentrata sui costi della politica e sui provvedimenti necessari a ricostruire credibilità e rapporto fiduciario con i cittadini. Tutte cose indispensabili, anche se i danni prodotti sono difficilmente riparabili con provvedimenti tardivi, per quanto radicali.
Tutta la discussione scaturita immediatamente dopo il voto e che propone, nelle varie versioni, governi a tempo per affrontare e risolvere principalmente questo blocco di questioni sta lasciando in secondo piano l'enorme gravità della crisi economica, la disoccupazione crescente e la mancanza di prospettiva per i giovani che hanno espresso molto chiaramente il proprio disagio attraverso il voto.
Risolto il problema dei costi della politica, eliminati i privilegi, ritrovati gli strumenti di partecipazione, rimarranno tutti i problemi della crisi che non trova soluzione e che si aggrava sempre di più.
Non è certo con i recuperi, pur importanti, del contenimento dei costi della politica che si possono trovare immediatamente le risorse necessarie per creare lavoro, come qualche imbonitore di turno va sostenendo.
Molto si può fare con la riforma dell'organizzazione dello stato e dell'insieme dei servizi pubblici, tutti problemi che però non possono essere affidati a governi precari.
Nell'immediato, con qualsiasi governo, è necessario ridefinire le priorità, riconoscendo il problema del lavoro come la vera emergenza del paese.
La Cgil ha avanzato le sue proposte con la Conferenza di programma e il Piano per il lavoro.
I trasporti sono un'importante declinazione del Piano, tra quelle necessarie a rimettere in moto l'economia e a creare occasioni di sviluppo e occupazione.

Il nostro Piano per il lavoro intendeva confrontarsi con un governo del paese stabile e di legislatura, oggi quella prospettiva di governo si allontana, almeno fino alle nuove elezioni politiche.
Tuttavia, chiunque assumerà l'onere di governare il paese non potrà permettersi di perdere neanche un giorno nell'affrontare la crisi nei suoi aspetti economici e sociali e nel proporre gli interventi necessari. La recessione in atto va affrontata per consentire al sistema produttivo una ripartenza; troppo tempo è stato speso a inseguire politiche di sola restrizione della spesa e quindi recessivi.
Non si più far finta di non vedere quanto sbagliate siano state le politiche economiche imposte da chi in Europa, per egoismo nazionale e per errate valutazioni sugli effetti dei vincoli insopportabili di bilancio, sta facendo perdere progressivamente quanto di buono è stato ottenuto con l'integrazione economica e monetaria, con conseguenze negative per tutti i paesi membri dell'Unione.
Emergenza lavoro significa difesa di quello esistente e della prospettiva di ripresa, ricercando intanto le risorse immediate per gli ammortizzatori sociali. Senza questo primo provvedimento, alcune centinaia di migliaia i lavoratori, nel corso di quest'anno, andrebbero incontro al licenziamento e alla privazione totale di reddito.
Emergenza lavoro è anche la difesa delle imprese in difficoltà con politiche attive da parte del governo, tecnico o politico, che non può limitarsi ad assistere alla scomparsa di interi settori industriali, guardando solo ai conti dello stato, così come ha fatto nell'ultimo anno il governo Monti. Significa, infine, dare valore alle infrastrutture come il sistema dei trasporti, che può svolgere, come continuiamo a proporre inascoltati, una fondamentale funzione anticiclica, se non è privato di risorse e se si mette in atto una profonda riorganizzazione, nel segno dell'integrazione e della costruzione di una vera industria che tenga insieme l'intero comparto.

Un voto *che parla anche a noi*

di Fabrizio Solari, Segretario Nazionale CGIL

Ci sarà un tempo per le analisi dei flussi elettorali, le recriminazioni sull'efficacia della campagna elettorale di ognuno, saranno le raffinate indagini sociologiche che ci spiegheranno, a posteriori, l'esatta dinamica del voto degli italiani.
E sarà tempo perso, visto che qualche zero virgola di scostamento dei dati finali avrebbe potuto forse consegnarci una situazione più gestibile dal punto di vista parlamentare o istituzionale, ma certo non avrebbe potuto cambiare il significato profondo della consultazione elettorale del 24 e 25 febbraio.
Il voto ha assegnato ad un "non partito" il ruolo di prima forza della Repubblica; il PD, a fronte del più evidente dei fallimenti dell'ideologia liberista, perde oltre tre milioni di elettori e oltre il doppio ne perde il PdL, nonostante la proposta indecente del "voto di scambio" sull'IMU e la promessa di nuovi condoni tombali; il "sobrio" Monti si mangia Casini, Fini e soci e rischia di restare fuori del Parlamento, alla fine non si discosterà molto da un misero 10 per cento.
Tutto questo, più che ad una fisiologica e razionale redistribuzione dei consensi in rapporto ai comportamenti di ciascuna forza politica, assomiglia molto al ritiro generalizzato di una delega alla politica tradizionale, alla certificazione di un fallimento lungo almeno un ventennio che coinvolge in egual misura tutti coloro che, di volta in volta, hanno assunto ruolo di governo o di opposizione.
Un tale giudizio certamente non è condivisibile, le differenze ci sono state e ci sono, ma evidentemente agli occhi di tanti milioni di italiani non sono tali da sormontare l'immane disastro che ci consegna la reale situazione del nostro Paese.
A quattro anni dall'inizio della crisi si deve prendere atto che la cura, oltre che iniqua e dolorosa, è stata inutile, e quindi profondamente sbagliata.
Devono farsene una ragione, rapidamente, i sacerdoti del rigorismo, l'euroburocrazia di osservanza tedesca, i guru della finanza internazionale che prima hanno ammorbato il Mondo e poi hanno nascosto la mano.
La politica non è riuscita ad invertire la rotta, non ha punito i responsabili del disastro e non ha evitato che fossero chiamati a pagare i più deboli. Non è successo in Europa, e non è successo in Italia.
Questo inizio del 2013, dopo la cura del Governo tecnico, anziché farci intravedere la promessa luce in fondo al tunnel, ci consegna numeri drammatici.
La disoccupazione passa dal 8,4% del 2011 al 10,7% del 2012 (quella giovanile al 35,3%) e la tendenza di gennaio 2013 risulta ancora in crescita, sfiorando quota 3 milioni di disoccupati. Il Prodotto Interno Lordo segna un meno 2,4% sul 2011, il debito pubblico segna un altro record storico al 127% del Pil, (quasi 2000 miliardi di euro), i consumi delle famiglie segnano un ulteriore meno 4,3%, intaccando ormai stabilmente i consumi essenziali a partire da quello alimentare. I salari e gli stipendi non tengono rispetto all'inflazione. I pensionati sono sempre più poveri e non riescono più ad alleviare gli effetti della crescente disoccupazione giovanile. Decine di migliaia di ragazzi e ragazze hanno lasciato l'università, il welfare è quotidianamente insidiato da nuovi tagli rendendo ancora più incerto il futuro di milioni di famiglie.
La risposta a questa situazione rimanda, lo abbiamo fatto tante volte anche noi, alla necessità di conquistare un cambio di rotta delle politiche europee, così come resta tragicamente vero che nessun Paese, preso a sé stante, ha la forza di imporre nuove regole e maggiore equità ai nuovi potenti del Mondo che operano ormai fuori di ogni vincolo democratico ignorando le stesse sovranità nazionali.
Tuttavia, il voto italiano segna un altro cambio di scenario che può risultare inquietante alla luce della razionalità. Da un lato è evidente a tutti che non basterà aumentare il tono della protesta per venirne fuori, dall'altro segnala una chiara sfiducia sulla possibilità che la soluzione possa venire dai partiti tradizionali.

A questo stato di cose tanti ritengono inevitabile rispondere chiudendosi dentro il fortino del politicamente corretto, reiterando un generico richiamo alla responsabilità senza ulteriori aggettivi. La mia opinione è, invece, che occorra dare una risposta coerente con la domanda di cambiamento radicale che viene dagli italiani. Se da un lato questo Parlamento appare inadeguato ad esprimere un Governo stabile e coeso, può paradossalmente essere adatto per realizzare rapidamente quelle riforme di struttura per troppi anni rinviate. Si potrebbe cominciare da una legge elettorale degna di questo nome, assieme ad una riforma della politica e delle istituzioni in direzione della sobrietà, della trasparenza e della ritrovata moralità nella gestione del bene comune così come reclamato a gran voce dalla maggioranza dei cittadini.

Si potrebbe dare vita ad un governo a termine che risponda all'emergenza della situazione economica, non solo sul versante dello spread, ma anche delle effettive condizioni del lavoro e del capitale produttivo.

In questo frangente è forse possibile intravedere una nuova composizione di interessi, oltre l'antica contrapposizione tra capitale e lavoro. Al nostro tempo forse avrebbe più senso una contrapposizione tra capitale produttivo e lavoro da un lato, contro il capitale finanziario speculativo dall'altra. Ma su questo ci sarà tempo per riflettere. Intanto sarebbe sufficiente uscire dalle sabbie mobili con alcuni interventi di sistema preservando il patto sociale che sta alla base della convivenza civile nella parte di mondo che abitiamo. Infine, non è possibile ignorare che questo voto interroga anche noi. Se non abbiamo da recriminare sul giudizio che abbiamo sempre espresso sull'epoca berlusconiana né, da ultimo, sulla natura regressiva del governo Monti, dobbiamo interrogarci sulla reale efficacia della nostra azione.

E' evidente che anche per noi vale il giudizio di essere stati sostanzialmente ininfluenti nell'impedire che gli errori di pochi si scaricassero sui più deboli, su quelli che abbiamo l'onere di rappresentare. Tuttavia non basta ad assolverci l'averlo detto, né ci può consolare l'aver provato a contrastare questo esito. Se, com'è evidente, non ci siamo riusciti, serve ripensare noi stessi, serve ripartire dall'antico concetto secondo il quale per vincere non basta avere ragione, ma occorre tessere le alleanze ed i compromessi necessari per essere determinanti, perché anche a noi non può bastare avere ragione e accontentarsi di gridarlo alla luna.

Le politiche infrastrutturali *nel Piano per il Lavoro della CGIL*

di Simone Ombuen, Docente di urbanistica - Università Roma Tre

Le infrastrutture, le organizzazioni e le aziende che garantiscono la mobilità delle merci e delle persone avranno un ruolo determinante, sia per garantire l'ordinato sviluppo delle attività civili ed economiche del Paese, sia per consentire all'Italia di trovare nel nuovo ordine mondiale una collocazione adeguata al rango raggiunto nel passato dal punto di vista culturale e produttivo.

Queste brevi riflessioni prendono spunto dalle attività seminariali di elaborazione del volume "Tra crisi e grande trasformazione. Libro Bianco per il Piano del Lavoro 2013", a cura di Laura Pennacchi, che la CGIL ha promosso a supporto delle sue recenti attività per mettere i problemi reali al centro dell'agenda del Paese e della campagna elettorale. Le elaborazioni svolte e l'ampiezza di campo dei concetti e dei problemi affrontati non consentono qui che una brevissima e sintetica descrizione della latitudine principale emersa; scusandoci per l'inevitabile brevità rimandiamo per ulteriori approfondimenti alla lettura del volume, che presenta interessanti approfondimenti e soprattutto una lettura generale di scenario che ha pochi esempi confrontabili nell'attuale letteratura internazionale sui temi della crisi.
Nel corso delle elaborazioni alcuni elementi generali sono emersi come prioritari, e sono andati a caratterizzare la proposta della CGIL anche a confronto con corrispondenti elaborazioni svolte da altre parti politiche e sociali in preparazione del dibattito preelettorale per il rilancio dell'economia italiana. In estrema sintesi, questi gli elementi di scenario emersi nel Piano per il Lavoro.

- La crisi non è congiunturale, è strutturale; essa cambierà in profondità il paradigma produttivo del Paese e la sua organizzazione economico-sociale.
- Nulla sarà più come prima: ogni ipotesi basata sulla ripresa di un *business-as-usual* già praticato in passato è destinata al fallimento.
- La crisi non è solo frutto di un fallimento del mercato finanziario, ma anche della regolazione che avrebbe dovuto evitare l'abnorme espansione dei fenomeni speculativi che ne sono la causa.
- Il modello di sviluppo basato sul debito ha portato ad una condizione di "trappola della liquidità", che rende molto difficoltoso ogni ulteriore debito nazionale. Gli investimenti infrastrutturali, indispensabili al riavvio della domanda interna, dovranno avvenire mutualizzando tale nuovo debito a livello europeo, per realizzare investimenti di ricapitalizzazione territoriale che rendano l'Italia più europea e che riguardino processi a più alta intensità di lavoro, in grado di rilanciare i redditi.
- La chiave della sostenibilità ambientale non va assunta più come una condizione di compatibilità del modello di sviluppo, ma come una vera e propria sostituzione del paradigma di base della produzione. Ciò che oggi chiamiamo *green economy* un giorno dovrà essere, semplicemente, l'economia.
- Occorre rilanciare la produzione di beni e servizi collettivi e pubblici, per riequilibrare una patrimonializzazione nazionale eccessivamente sbilanciata verso il possesso privato, e privilegiando le condizioni ambientali e di contesto, la dotazione fattoriale esistente e non trasferibile, per qualificare ambientalmente il modello di sviluppo e ridurne le fragilità a fronte dei fenomeni di delocalizzazione.

In questa prospettiva generale l'elaborazione del Libro Bianco ha messo in luce alcuni aspetti più specifici, relativi alle politiche infrastrutturali e dei sistemi di trasporto, qui di seguito accennati in modo estremamente sintetico.
Una prima certezza è che le infrastrutture, le organizzazioni e le aziende che garantiscono la mobilità delle merci e delle persone avranno un ruolo determinante, sia per garantire l'ordinato sviluppo delle attività civili ed economiche del Paese, sia soprattutto per consentire all'Italia di trovare nel nuovo ordine mondiale una collocazione adeguata al rango

raggiunto nel passato dal punto di vista culturale e produttivo.
Mettere al centro del prossimo ciclo di investimenti il capitale in grado di produrre abbondanza di occasioni di lavoro e gli investimenti sulle condizioni di contesto più che sui cicli produttivi interni alle aziende, vuol dire privilegiare gli investimenti che consentono la più ampia affluenza territoriale delle forze di lavoro alle attività produttive. Cioè anzitutto gli investimenti in infrastrutture e servizi per il trasporto pubblico metropolitano su ferro, e per la mobilità sostenibile. Tipologie di investimenti che hanno fra l'altro il vantaggio, se realizzati, di ampliare il ruolo strutturale del trasporto inter metropolitano consentito dalla TAV (e liberare così più ampi benefici da un investimento già in gran parte realizzato) e di sfruttare nello stesso tempo l'occasione fornita dalla liberazione dai binari ordinari del traffico passeggeri di lungo raggio, per convertire quella rete al trasporto passeggeri metropolitano (come la RER francese o le S-Bahn tedesche) e all'ampliamento dell'offerta di trasporto merci.
Un'altra dimensione di sviluppo riguarderà il servizio aereo cargo: con il solo 2% dei volumi totali il traffico merci aereo rappresenta oltre il 40% del valore complessivo delle merci trasportate. I vantaggi italiani di posizione geografica, baricentrica rispetto al bacino mediterraneo, e di alto valore aggiunto del *made in Italy*, non sono sufficientemente supportati da servizi e infrastrutture di rete efficienti: circa il 51% del traffico avio merci oggi esce dall'Italia su gomma per andare a imbarcarsi in altri importanti aeroporti europei, con un sovraccosto per l'Italia e un beneficio per altri paesi europei.
Una terza priorità sarà la realizzazione delle reti TEN-T, nella nuova multidimensionalità che esse hanno assunto di recente. Anzitutto l'incremento dell'interconnessione ferroviaria transalpina, che renderebbe possibile l'espansione dei servizi logistici dei porti italiani verso i distretti produttivi dell'area della Blue Banana europea, e l'espansione della rete verso sud (direttrice Napoli-Bari e attrezzaggio dei porti interconnessi per lo *short sea shipping* mediterraneo).
Dagli ultimi dati ISTAST relativi ai trasporti 2011 per regione di origine e destinazione emerge come:

- oltre il 90% dei trasporti ha origine e destinazione in Italia;
- il nord da solo esprime al suo stesso interno il 61% del totale del trasporto merci italiano;
- il complesso dei trasporti verso l'estero è il 9,5% del totale;
- da solo il Nord produce oltre il 90% dei trasporti verso l'estero (esclusi i transiti).

Da tali dati deriva una politica di efficientamento dell'apparato logistico e infrastrutturale tesa più a eliminare colli di bottiglia e intasamenti, che non a realizzare nuove dotazioni assolute, fatti salvi gli interventi per migliorare efficienza ed efficacia dei traffici marittimi in transito nei *gateways* verso il *core* europeo, anzitutto nella direzione nord-sud e su entrambe i versanti, Tirrenico e Adriatico.

Analizzando poi i diversi ruoli del sistema infrastrutturale nei confronti del sistema produttivo, sono emerse tre distinte funzioni da esso svolte:

- interconnessione del sistema produttivo italiano al suo interno, su cui sono basate componenti importanti di efficienza, flessibilità e competitività dei sistemi manifatturieri delle PMI;
- interconnessione del sistema produttivo italiano con i *gateways* verso i mercati internazionali (porti, valichi alpini, aeroporti, corridoi e *hub* energetici);
- impegno dei *gateways* per il transito dei flussi di merci di provenienza estera e destinate ad altri mercati.

A questi compiti si aggiunge un ruolo welfaristico delle infrastrutture: garantire qualità e accessibilità all'intero territorio nazionale, con standard e affidabilità paragonabili a quelli europei.

Ricapitolando, una breve possibile agenda di alcuni dei principali interventi operabili in rapidità e orientabili per avviare un diverso modello di sviluppo, prevederà:

- la messa in sicurezza del patrimonio pubblico essenziale dalle possibili conseguenze del mutamento climatico, che aggravano i rischi su infrastrutture materiali e immateriali, e rischiano altresì di rendere inutilizzabili eventuali investimenti infrastrutturali compiuti senza considerare le conseguenze del Global Climate Change;
- il potenziamento del trasporto metropolitano su ferro, attraverso il riutilizzo della rete ferroviaria liberata dalla AV/AC e con la messa in linea di nuovi convogli leggeri, attrezzati per il trasporto a bordo delle biciclette;
- la contestuale realizzazione delle interfacce fra il ferro e le altre modalità di trasporto persone (dalle bici agli aerei), in particolare con la realizzazione di nodi e parcheggi di scambio;
- di promuovere la realizzazione di sistemi di mobilità sostenibile, in particolare la realizzazione di piste ciclabili interconnesse ai sistemi di trasporto metropolitano su ferro, perché grazie a queste interfacce è possibile allargare di molto il buffer di servizio della rete infrastrutturale, aumentando le occasioni di accesso dei cittadini ed ottimizzando l'investimento pubblico;
- di promuovere la diffusione dei sistemi di infomobilità, anzitutto con la sincronizzazione dei diversi servizi di trasporto al fine di ridurre le rotture di carico;
- di realizzare in tutti i sistemi urbani e metropolitani il sistema di bigliettazione unica fra i vari gestori dei servizi, con l'adozione di sistemi informatizzati di attribuzione dei ricavi sulla base della gestione dei dati di annullamento/convalida dei titoli di viaggio;
- la promozione dei sistemi di logistica urbana e di miglioramento del servizio di ultimo miglio, con la cura delle interfacce a monte e l'allestimento degli opportuni *hub* intermodali e con la cura delle interfacce a valle, per migliorare il rapporto con la *reverse logistics* e il sostegno alle funzioni di chiusura dei cicli di materia, e di recupero integrale degli imballaggi e dei prodotti a fine vita.

simone.ombuen@uniroma3.it

La contrattazione *al tempo della crisi*

di Nino Cortorillo, Segretario Nazionale Filt-Cgil

Qual è l'idea forte, il progetto visibile, riconosciuto, su cui siamo stati in grado di costruire alleanze e consenso, dopo la lontana fase del biennio 93/95, con gli accordi sul sistema contrattuale, la politica dei redditi, l'ingresso nell'euro, la riforma del sistema pensionistico?

Da molti anni una parte centrale della riflessione del sindacato confederale ruota intorno al tema di quale sia il sistema contrattuale dentro cui realizzare la contrattazione.
Spesso dimenticando che la rappresentanza sociale esercita la sua funzione solo se è in grado di contrattare, nei luoghi di lavoro dal livello nazionale a quello aziendale con le imprese, nel territorio con le istituzioni, e solo se trasforma questa immensa energia in accordi e quindi norme pattizie riconosciute ed esigibili.
Ma la nostra valutazione su quale sistema contrattuale, tempi, livelli, contenuti, relazioni tra gli attori, non può che esser posta dentro le dinamiche più generali che vanno lette e capite. Senza forzature ideologiche, ma senza ritagliarsi un ruolo oggettivamente passivo. Avendo anche la capacità di cambiare noi stessi laddove le soluzioni ipotizzate e praticate non siano portatrici di cambiamento o rispondenti alle analisi. Non è sinonimo di coerenza il ripetere con accanimento sempre le stesse analisi, ma di incapacità di riconoscere i propri limiti. Con la conseguenza che si diventa conservatori o addirittura nostalgici del passato. Sino al punto di essere sostenitori anche di quello contro cui ci eravamo aspramente opposti.
Le fasi economiche e sociali, dentro le quali provare a semplificare questi decenni, possono essere individuate come segue.

1. Fase della crescita e dello sviluppo
2. Fase della crisi energetica e della svalutazione della moneta
3. Fase dell'euro e della politica dei redditi
4. Fase della globalizzazione e della flessibilità
5. Fase della recessione e del debito pubblico

Ogni fase non ha ovviamente costruito un modello contrattuale, ma potremmo ben identificare e riconoscere in ogni periodo sia l'azione del sindacato come attore di quel periodo (con le proprie scelte e comportamenti) sia le conseguenze che si sono determinate sulla complessiva condizione sociale. È però utile soffermarci sul periodo più recente e tentare di uscire da una meccanica analisi delle genesi degli accordi separati come frutto di dinamiche interne alle relazioni tra i sindacati o frutto solo della volontà delle controparti. Ponendoci una riflessione centrale:

- Qual è l'idea forte, il progetto visibile, riconosciuto, su cui siamo stati in grado di costruire alleanze e consenso, dopo la lontana fase del biennio 93/95, con gli accordi sul sistema contrattuale, la politica dei redditi, l'ingresso nell'euro, la riforma del sistema pensionistico?

Provo ad individuare alcuni spunti di riflessione.

- Negli ultimi 15 anni abbiamo realizzato decine di migliaia di accordi unitari. Quasi tutti fatti dalle categorie con una varietà di temi molto estesa: dai contratti nazionali, a quelli territoriali e aziendali; da quelli acquisitivi (pochi o non visibili) a quelli (molti e anch'essi poco visibili) per gestire ristrutturazioni o crisi di settore o aziendali. In ogni settore ed in ogni realtà territoriale del paese. A questi si aggiungono i tanti accordi confederali a livello regionale e territoriale soprattutto rivolti alla gestione della crisi economica, ai suoi impatti, alla strumentazione e all'utilizzo degli ammortizzatori sociali.
- Nello stesso periodo, pochi accordi separati. Sempre di estrema rilevanza di contenuti e mediatica. Quelli confederali del 2002 e del 2009, e quello recente del 2012, il contratto nazionale dei metalmeccanici, quello del commercio e del pubblico impiego. Il caso Fiat ha una dinamica che non è originata dal contesto generale né tantomeno è la sintesi della realtà del paese. Con buona pace delle facili letture che assimilano una parte al tutto. È una metastasi del sistema, non il sistema.
- L'accordo del 28 giugno 2011 è un risultato eccezionale, un miracolo sindacale, che ha rischiato e rischia di essere riassorbito tra gli accordi confederali separati precedenti e quello successivo. Quasi a confermare la sua anomalia.

- Questa dicotomia che si è prodotta nella realtà, aldilà di una volontà determinata, ha innestato nella storia recente della Cgil un seme diverso che ha ridotto drasticamente la capacità di un'analisi articolata come richiederebbe una realtà insieme complessa e frammentata.
- Insieme, si è ridotta l'attitudine alla faticosa conquista della mediazione. Senza il principio della mediazione, del compromesso tra visioni diverse, anzitutto esistenti tra i sindacati, e naturalmente con le controparti, non avremmo alcun accordo. Sbaglia chi pensa che l'accordo sia solo, o principalmente, il frutto di rapporti di forza. Va letta come una degenerazione il misurare, anziché il consenso, i rapporti di forza tra sindacati prima ancora che con le controparti.
- La contrattazione non esercitata sia come pratica costante che nel suo esito possibile porta a un'atrofia della nostra organizzazione, disabituata di conseguenza a misurarsi sul risultato della mediazione. Ne consegue che analisi, dibattito, posizionamento, capacità di chiudere accordi attraverso il lavoro della mediazione hanno perso l'indispensabile linearità tra obiettivi e risultati.
- La non realizzazione di accordi condivisi (anche per mancanza di un progetto e obiettivi capaci di creare consenso e alleanze oltre a noi) ha trasformato gran parte del nostro dibattito interno in una litania ed elencazione delle trasformazioni negative della realtà. In assenza di analisi e accordi che abbiano l'ambizione di influire sulla realtà, il dibattito interno è racchiuso in una graduazione della nostra opposizione con stanche e rituali richieste di agitazioni e scioperi generali.
- L'oggettivo venir meno di un ruolo sindacale basato su accordi confederali/accordi di categoria ed il venir meno della centralità della nostra organizzazione non nella rappresentanza sociale, ma nella capacità di essere il fulcro della ricerca della mediazione, ha prodotto anche una deformazione politicista nel nostro dibattito e quindi delle nostre analisi.
- Non potendo costruire rapporti sindacali a noi più favorevoli pensiamo di compensare questa debolezza avendo l'ambizione di esser parte di un campo politico più vasto che potremmo condizionare nelle scelte. Sperando così di recuperare lo spazio perduto. Nella realtà a sinistra, aldilà del rispetto dovuto alla nostra storia, non si riscontra una condivisione esplicita alla nostra azione. Allo stesso modo, il ricercare alleanze esterne, verso partiti o parte di essi o di movimenti più o meno vicini a noi, spesso anche a noi estranei e antagonisti, aggiunge elementi distorti al nostro dibattito, spostando il nostro agire su temi che sono distanti dai bisogni espressi dal lavoro. Un tatticismo esasperato coperto da slogan, ma privo di visione.
- L'ultimo accordo separato sulla produttività, a differenza di altri, ha avuto una trattativa. Non un prendere o lasciare. Che abbiamo condotto sin all'ultimo, ma di cui non si è compreso, perché è risultato inatteso, l'esito finale. Troppo influenzato da quelle analisi politiciste e tattiche al cui centro è risuonato l'antico e sbagliato pensiero " Cui prodest". A chi giova? Al centro con l'asse Bonanni/Passera? A Monti? Alla sinistra dentro il Pd o a quella alla sua sinistra? Ed è meglio aver le mani libere o star dentro l'accordo? Una dinamica quasi morettiana analoga al "mi si nota di più se ci sono o se mi nascondo e si chiedono dove sono?" Riflessioni che sono evaporate in pochi giorni. La politica, anche a sinistra, guarda a noi come un interlocutore fondamentale. Ma non l'unico. E sarebbe sbagliato il contrario. Non a caso, a distanza di poche settimane, parte di quelle letture si sono rivelate parziali se non sbagliate.
- Un accordo è un accordo. Una tautologia si dirà. Ma risponde a una complessa valutazione delle molte variabili sociali ed economiche (ed anche politiche, ma in giusta misura) che deve condensarsi e tramutarsi in un testo. Ma che non può aver l'ambizione di esaurire né le contraddizioni esistenti né la nostra azione. Vale per la confederazione e per tutte le categorie. Emerge, però, una disabitudine alla fatica non solo della mediazione, ma del consenso da ricercare. Come se i grandi accordi che hanno segnato la storia della Cgil siano passati tra entusiastiche ovazioni e non siano stati il frutto anche di profonde lacerazioni.
  La dicotomia accordo separato confederale/gestione delle categorie non può esser la via d'uscita spendibile sempre. Il paradosso è che stiamo provando a difender l'esistente, ma rifiutiamo di fare accordi di difesa. Dovremmo assumere come un'anomalia profonda, non un giudizio di valore, la distanza tra gli accordi separati su cui ha ruotato l'intero dibattito sindacale in questi anni e le migliaia di accordi fatti dalle categorie, svalorizzati perché ormai privi di significato. Col paradosso che gli accordi unitari, e i loro contenuti, non sono oggetto di discussione, mentre quelli non sottoscritti diventano il collante che supera anche le differenze al nostro interno. Le modalità di analisi e i giudizi che si possono assumere nella teoria non dovrebbero esser troppo distanti da quelli che nella realtà

assumiamo. E la contrattazione non è l'esito di un'analisi, ma la risultante dei tanti accordi che nelle realtà realizziamo. Dovremmo domandarci perché, per la prima volta nella storia, la confederazione si è ritrovata ad assumere un ruolo più radicale di quasi tutte le categorie. Con una lettura su temi quali mercato del lavoro, produttività, enti bilaterali, che trova spesso troppa distanza tra un dibattito basato su principi e la necessità di trovare regole di tutela nelle condizioni date. La risultante delle nostre valutazioni non risiede nelle nostre riunioni interne ma nella contrattazione e nel suo esito possibile. Un primo fondamentale appuntamento sarà in come saremo capaci di governare il tema produttività generato dall'accordo ultimo. Qualche prescrizione in meno e qualche analisi su quale contrattazione è oggi possibile sul tema aiuterebbe a tenere un rapporto più realistico con i lavoratori.

La campagna elettorale appena conclusa ci ha consegnato scelte e posizioni apertamente ostili non ai partiti, ma alle forme della rappresentanza sia politica che sociale. Assistiamo con troppa disinvoltura ai populismi di destra, sinistra e apparentemente senza colore, che nella iper semplificazione dei problemi, accusano il sindacato, quello confederale, di esser la causa dei problemi del paese e della crisi. Salvo accorgerci con stupida superficialità che queste opinioni attraversano anche il mondo che rappresentiamo.

Il prossimo governo, se questo parlamento sarà in condizione di averne uno o non si dovrà tornare alle urne a breve, e quindi nella sua apparente certezza e prevedibile incertezza, si muoverà dentro un quadro, se non già scritto, almeno molto descritto. La cessione di sovranità all'Europa non è un limite ma un'opportunità. Se avessimo immaginato come una riduzione negativa la cessione di poteri dai singoli stati all'Europa dopo la seconda guerra mondiale, non sarebbe mai stato avviato quel lunghissimo percorso che ci porta oggi a poter criticare scelte europee, ma con la possibilità che si possano cambiare. La somma o l'intreccio dato da debiti pubblici e crisi economica sta trasformando l'Europa del welfare e della redistribuzione della ricchezza. Non abbiamo ancora la consapevolezza che questa trasformazione sociale ed economica, che sarà lunga e irreversibile, non possa essere affrontata solo con un'azione eroica di difesa, senza prevedere insieme una nostra trasformazione. Di contenuti, di ruolo, di obiettivi. Fingiamo, mentre la dichiariamo strutturale, che la crisi sia temporanea, con un volgere lo sguardo all'indietro e a condizioni che non ritorneranno disponibili. Basterebbe chiedersi: le pensioni al termine di questa crisi ritorneranno come erano, magari con 35 anni di contributi? Ipotizzare e magari praticare con troppa disinvoltura attese e impegni che allo stato appaiono irrealistici significa andare incontro a esiti ancor più pericolosi. Il passaggio da illusione a disillusione è sempre la premessa a disimpegno e distanza da qualunque forma di partecipazione attiva che non sia generata da rancore individuale.

La Cgil ha presentato il suo Piano per il lavoro che sarà messo alla prova sia dall'azione del futuro governo, sia da un contesto che continua a vedere un paese stretto tra declino produttivo e debito pubblico. Un paese che mostra una maggioranza trasversale costruita su ipotesi populistiche che uniscono, in una prospettiva di ingovernabilità, i sostenitori dell'anti politica e gli esegeti della corruzione. Un quadro politico ed economico che, a breve, ci indicherà o costringerà a scelte difficili. Sia per il merito che per il ruolo assunto nell'ultimo decennio. Scelte che non possono esser solo derivate da una lettura didascalica del Piano del lavoro, né da attese miracolistiche che legano maggiori investimenti pubblici al miglioramento di tutti gli indicatori economici e sociali.

Abbiamo bisogno di ridare speranza alle attese del paese e del lavoro. Ma dentro un insieme stretto di compatibilità nazionali ed

europee se non globali. Alla confederazione e alle categorie decidere quali spazi larghi e quali accordi generali tentare di costruire con il nuovo governo, sperando di averne uno, e con le rappresentanze economiche. Da subito tentare di ricostruire su tre temi che non possiamo rimandare o eludere.

1. La rappresentanza sociale richiede una lettura pragmatica dell'accordo del 28 giugno 2011. Non scaltra come operata da coloro che prima l'hanno individuato come un'intesa contro cui scioperare e dopo ne rivendicano la piena applicazione. Ma sapendo che non esiste misurazione possibile della rappresentanza in presenza di un clima di rottura permanente. Il campo della rappresentanza sindacale, almeno tra Cgil Cisl e Uil, non è similare a quello della politica. La misurazione non porta a maggioranze e minoranze antagoniste, ma a costruire le forme unitarie della gestione. Le regole sulla rappresentanza da ricercare non devono solo misurare il consenso, ma agevolare, indurre a costruire rapporti unitari. La Cgil non deve accontentarsi di un termometro, ma sforzarsi di curare la febbre.
2. L'esercizio della contrattazione di categoria che punti a un'estensione dei campi di applicazione dei vecchi contratti nazionali ma anche lasciata libera di costruire nuovi punti di equilibrio. Il tema produttività, tutto da verificare, s'incastra in modo ancora non chiaro tra primo e secondo livello. Andrebbe lasciata alle categorie la decisione di definire quale produttività, non solo del lavoro ma anche dei processi organizzativi e di sistema. Regolandone distribuzione e criteri nel contratto nazionale. Senza isterie e senza pregiudizi. Perché, di fronte alle poche risorse destinate al lavoro, sarebbe un suicidio lasciare ad altri il compito di decidere quanto, come e dove assegnarle.
3. Un rafforzamento della nostra struttura organizzata sui territori e nelle imprese proprio perché in una fase di crisi acuta che incide sulla stabilità lavorativa, sociale e delle persone, il riferimento del sindacato è dato dalle nostre migliaia di quadri che sono spesso l'unica interlocuzione reale. C'è chi immagina l'abolizione del sindacato o la sua trasformazione in una rete virtuale. Noi dobbiamo mantenere e difendere il sindacato fatto di una rete concreta di persone in rappresentanza di altre persone.

nino.cortorillo@cgil.lombardia.it

L'intervista Andrea Boitani

Docente di Economia - Università Cattolica di Milano

Andrea Boitani ha insegnato presso le Università di Cambridge, Bergamo, Perugia e Roma. È stato intervistato recentemente da Sergio Levi nel libro "I trasporti del nostro scontento" edizioni Il Mulino. Con noi di NOSTOP ha dialogato sui temi del libro e sull'attualità. Qui riportiamo degli stralci dell'incontro che, per ragioni di spazio, non riusciamo a riprodurre integralmente. Come sempre abbiamo fatto, allarghiamo il nostro sguardo a opinioni diverse, convinti che da questo scambio continuo derivi un reciproco ascolto senza il quale ogni tema diventa fonte di pregiudizi.

La nostra rivista ha più volte voluto sfatare l'illusione di una crisi di passaggio e con meticolosità abbiamo indagato le ragioni di una crisi di sistema. Una crisi che ci costringe ad affrontare il grande tema di quale modello di sviluppo e di welfare l'Europa potrà avere nel futuro, considerata l'insostenibilità di quello attuale. Nel suo libro affronta con grande chiarezza alcuni luoghi comuni come quello che ritrae qualsiasi infrastruttura come volano della crescita. Crediamo sia utile partire da qui e chiarire cosa del sistema dei trasporti e delle infrastrutture è utile e cosa invece no.

È vero che in Italia si è formata una convinzione per cui non si può avere crescita senza spingere sul pedale delle infrastrutture. Credo che sia una posizione molto pericolosa, soprattutto per una ragione: la crescita basata sulle infrastrutture è tipica dei paesi sottosviluppati. Sono quei paesi con fortissime carenze infrastrutturali per i quali nuove infrastrutture di trasporto creano mercati, li avvicinano, oppure rendono possibili soluzioni che senza una rete infrastrutturale sarebbero impensabili. Tutti i dati ci mostrano come la risposta della crescita è molto più alta nei paesi poveri di infrastrutture dove se ne insediano che nei paesi dove un'infrastruttura già esiste. In questi paesi è molto più importante l'infrastruttura immateriale o l'infrastruttura tecnologica. Oppure nel campo delle infrastrutture materiali la soluzione di piccoli problemi, come ad esempio: congestioni localizzate nel campo del traffico o rallentamenti nel campo ferroviario; accesso agli aeroporti; accesso agli interporti. Se mi trovo in un paese dell'Africa centrale privo di accessi al mare e carente di infrastrutture viabilistiche, la costruzione di un aeroporto può ribaltare le sorti economiche di quel paese. In Italia è diverso, c'è un problema di velocità di deflusso delle merci che può essere migliorata attraverso l'aggancio con i tunnel alpini dell'est del Gottardo. Esistono problemi di congestione e di traffico all'interno della Regione ma, molto spesso, questi problemi non si risolvono con la costruzione di una "cattedrale nel deserto".
L'Italia è un Paese, come dice il mio amico Francesco Daveri, VERDE: VEcchio, Ricco, DEnsamente popolato. In un paese così fatto, la crescita non si fa con il cemento, innanzitutto perché collocare il cemento è difficilissimo. La storia della progettazione della Pedemontana è un esempio di come si siano dilatati i tempi di costruzione, di come si siano dovuti pagare corrispettivi economici che hanno fatto lievitare il costo dell'opera e di come probabilmente il tracciato sia diverso da quello di cui effettivamente ci sarebbe bisogno.

Uno dei fattori che fa risparmiare le imprese e gli utenti è l'integrazione fra tipologie di trasporto differente, che richiede infrastrutture di tipo materiale e immateriale. L'opinione diffusa è che non riescono a dialogare tra loro perché non vi sono imprese con attività integrate né un'autorità né tecnologie che li mettano in relazione.

Certo, l'integrazione dei servizi è il fattore fondamentale. L'Italia deve riuscire a fare un grande salto di qualità nei servizi. Questo è un problema serio. Tutti i dati di confronto internazionale ci dicono che l'industria manifatturiera italiana non è meno produttiva dell'industria di tanti altri posti. La Germania ha ovviamente delle eccellenze straordinarie e un modello sociale che garantisce

una forte crescita della Produttività. Se noi guardassimo all'industria manifatturiera i dati non sono affatto così disastrosi. Il problema sono i servizi e in questo campo l'Italia è indietro rispetto a Stati Uniti, Gran Bretagna, Francia, Germania. Tra i servizi, certamente quelli del trasporto, e in particolare di logistica, sono tra quelli più indietro.

Se lei dovesse individuare per il sistema dei trasporti tre urgenze per il Paese affinché possa riagganciare la ripresa e indirizzare la crescita, quali menzionerebbe?

Da un punto di vista infrastrutturale, sicuramente la necessità di connessione con i tunnel svizzeri. Questa è una priorità per quanto riguarda le merci, ma significa rendere possibile una circolazione delle merci su rete ferroviaria. Il problema è immettere le merci che arrivano a Chiasso nella Pianura Padana perché lì è necessario che arrivino e da lì è necessario che partano se consideriamo che il tessuto imprenditoriale italiano per la massima parte risiede al Nord del paese.
La seconda priorità che abbiamo è quella di "sbottigliare" i porti, il porto di Genova è un problema molto serio ma naturalmente anche i porti che affacciano a est sull'Adriatico. Esiste un problema di governance unificata dei porti, l'idea che ogni piccolo porto italiano faccia per conto suo è disastrosa. La concorrenza è con i grandi porti francesi, con i grandi porti del Nord Europa e con i porti del Nord Africa. Non penso a un'unica autorità, però, se ve ne fossero Sei per tutto il Paese sarebbe più che sufficiente.
La terza priorità sono i grandi nodi metropolitani, perché nelle vaste aree metropolitane del paese si producono due terzi del PIL dell'intera nazione. Qui si muove la maggior parte della gente e lo fa su percorsi brevi. I nodi possono essere anche molto grandi, pensiamo a quello di Milano che è enorme dal punto di vista della popolazione coinvolta e della viabilità, della rete ferroviaria. Altrettanto i nodi di Napoli e Roma. Qui vi sono problemi stradali e ferroviari. In questi posti è necessario programmare interventi con la lente di ingrandimento. Punto per punto bisogna riannodare reti, rammagliare situazioni completamente sfrangiate. Si tratta di fare interventi molto importanti sul tema della sicurezza della circolazione, sicurezza delle strade a cominciare dalla manutenzione. Questo ha effetti immediati perché, se vi sono lavori in corso, la strada è meno sicura e più lenta. Esistono problemi di circolazione sulla rete ferroviaria in particolare nell'ambito dei nodi, dove è imposta una velocità di circolazione troppo bassa motivata dalla necessità di sicurezza.
Oggi si sente dire che il nodo di Milano è particolarmente congestionato. Non è vero. Lo è per le regole di circolazione sui binari all'interno del nodo imposte da RFI. Cambiando regole di circolazione, rimanendo l'infrastruttura così com'è, potrebbe essere molto meno congestionato. Questo significherebbe treni più rapidi e più puntuali per i pendolari. Se noi riusciamo a fare cose di questo genere sulle tratte e nei nodi intorno alle grandi aree metropolitane, riusciamo a trasformare il sistema ferroviario regionale in un sistema di metropolitane su scala regionale, ad altissima frequenza, con treni nuovi, puliti, che restituisce dignità all'utenza e incentiva l'utilizzo del trasporto ferroviario.

Si sta andando verso una riduzione del bilancio dell'Unione Europea che oggi è pari solo all'1% dei PIL degli stati che compongono l'Unione. Com'è possibile coniugare capacità di spesa su scala transnazionale con i progetti avviati in Europa a partire dagli anni '90?

Risponderei lungo due direttrici. Non sono convinto che la politica dei corridoi sia di grande intelligenza. Non mi straccerei le vesti se l'Europa desse meno spazio ai corridoi. Quello che è assolutamente grave è il fatto che l'Europa abbia un bilancio che è solo l'1%. Qui il problema non sono i trasporti, le infrastrutture, ma la stessa costituzione europea che non può funzionare così.

Lei ha sempre avuto una grande attenzione alla necessità di sviluppo del libero mercato. Pensa che sia realizzabile un equilibrio tra un'Unione Europea che possa disporre di un bilancio e risorse adeguate per un intervento in politica economica e l'apertura di spazi di mercato anche del settore dei trasporti?

Certo. Le due cose sono perfettamente complementari. Dovrebbe esistere una federazione europea che possa fare una politica di bilancio federale, non come somma delle politiche dei singoli stati, ma una politica federale sul serio. Il che significa che le imposte potrebbero essere pagate direttamente a Bruxelles e lì siederebbe un governo eletto direttamente dai cittadini, esisterebbe un Parlamento con la funzione di discussione e approvazione delle leggi europee e un Consiglio dei Ministri europei che governa direttamente l'Europa. Solo così si creerebbe un vero governo federale europeo.

Lei prima menzionava le priorità per la crescita indicando il segmento della logistica e del trasporto delle merci con l'attenzione rivolta alla connessione con la Svizzera. Se noi pensiamo alle aziende che oggi fanno questo tipo di trasporto, in particolar modo quello intermodale, sono imprese europee con una partecipazione italiana sempre più circoscritta.

Non crede che il nanismo imprenditoriale italiano abbia ripercussioni nella configurazione di un sistema dei trasporti che non riesce a vedere un protagonismo delle aziende italiane nel mercato del trasporto delle merci su ferro?

È necessario soffermarci su una caratteristica che non è soltanto del mercato dei trasporti. L'Italia ha un sistema economico dominato da un nanismo dimensionale delle imprese. Questo ha conseguenze molto rilevanti sul piano della capacità innovativa delle imprese. Posso raccontare un esercizio fatto da Banca d'Italia un paio di anni fa. Ha dimostrato come il GAP di innovazione fra le imprese italiane e le imprese tedesche è spiegato al novanta per cento dalla differenza dimensionale delle imprese. Non è un problema di cosa l'Italia produca. Se l'Italia avesse lo stesso mix di prodotti della Germania, non si vedrebbe un grande cambiamento rispetto al gap innovativo dei due paesi. Al contrario, se l'Italia avesse lo stesso mix dimensionale delle imprese tedesche, allora la distanza di innovazione sarebbe colmata. Questo sta ad indicare che il nostro è un nanismo dimensionale malato. Che ormai non produce più innovazione nella misura in cui dovrebbe produrla. "Piccolo è bello"… solo se cresce. Nel settore della Logistica si verifica esattamente la stessa cosa. I giganti della logistica sono nati altrove. Qui soffriamo di un difetto di programmazione delle due grandi imprese pubbliche che avrebbero potuto fare logistica: Poste Italiane e il Gruppo Ferrovie dello Stato. Poste Italiane è diventato un grande distributore finanziario e il secondo ha sostanzialmente rinunciato al trasporto delle merci in Italia. La possibilità che nascesse un grande player del settore è stata perduta. Questo è un altro fallimento della politica di programmazione pubblica. Se ci fosse stato uno stesso azionista a indirizzare le due imprese, com'è successo in Germania con Deutsche Post e Deutsche Bahn, sarebbe stata cosa diversa. In quel caso è stata fornita alle aziende, da parte dell'attore pubblico, una missione e gli strumenti necessari per realizzarla. È evidente che avere imprese che funzionano e sono diventate leader mondiali è di per sé un elemento di forza che consente, come nel caso tedesco, di posizionare nel mercato aziende sane e non svalorizzate.

Il Sindacato confederale è molto spesso descritto come un elemento di freno e di irrigidimento dei fattori della crescita, eppure, proprio in tale settore, ha lavorato in questi anni mettendo in campo l'idea di un unico Contratto nazionale della Mobilità che tenesse insieme il settore ferroviario ed il trasporto pubblico. Un contratto che unifichi il lavoro per favorire le aggregazioni delle imprese, in un settore in cui il "fattore lavoro" rappresenta la leva più importante per le stesse. Qual è la sua opinione sull'idea del sindacato di regole omogenee per l'intero settore, con l'obiettivo di sfidare le imprese su un piano diverso dai puri costi?

Le regole del lavoro contano molto perché il costo del lavoro è una voce estremamente importante nel settore del trasporto e di tutti i servizi. Ancor più del "costo del lavoro" inteso come remunerazione dei lavoratori conta l'organizzazione del lavoro e da questo punto di vista, in passato, il sindacato è stato un ostacolo all'organizzazione del lavoro più ragionevole. Qualsiasi sforzo mirato a razionalizzare l'organizzazione del lavoro nel settore ferroviario e nel trasporto pubblico locale, ma anche nel settore aereo, è uno sforzo che va fatto.
Nel settore aereo siamo passati da una situazione paradossale in cui vi era un regime di iper tutela come quello di Alitalia a un regime di Far west come quello che tende a imporre Ryan Air; evidentemente non possono andar bene né uno né l'altro.
Mi rendo conto che è una cosa molto difficile per un sindacato, ma vi è bisogno di dare un sistema di tutele, comuni per tutti, che non possono essere allineate al più tutelato, così come non possono essere allineate le retribuzioni a quelle più alte del settore perché sfascerebbe tutte le aziende.
Dal punto di vista etico e sociale, è inaccettabile che all'interno di uno stesso settore vi siano persone trattate in modo totalmente diverso.

L'intervista integrale è disponibile richiedendola alla mail: ufficio.stampa@filtcgil.it

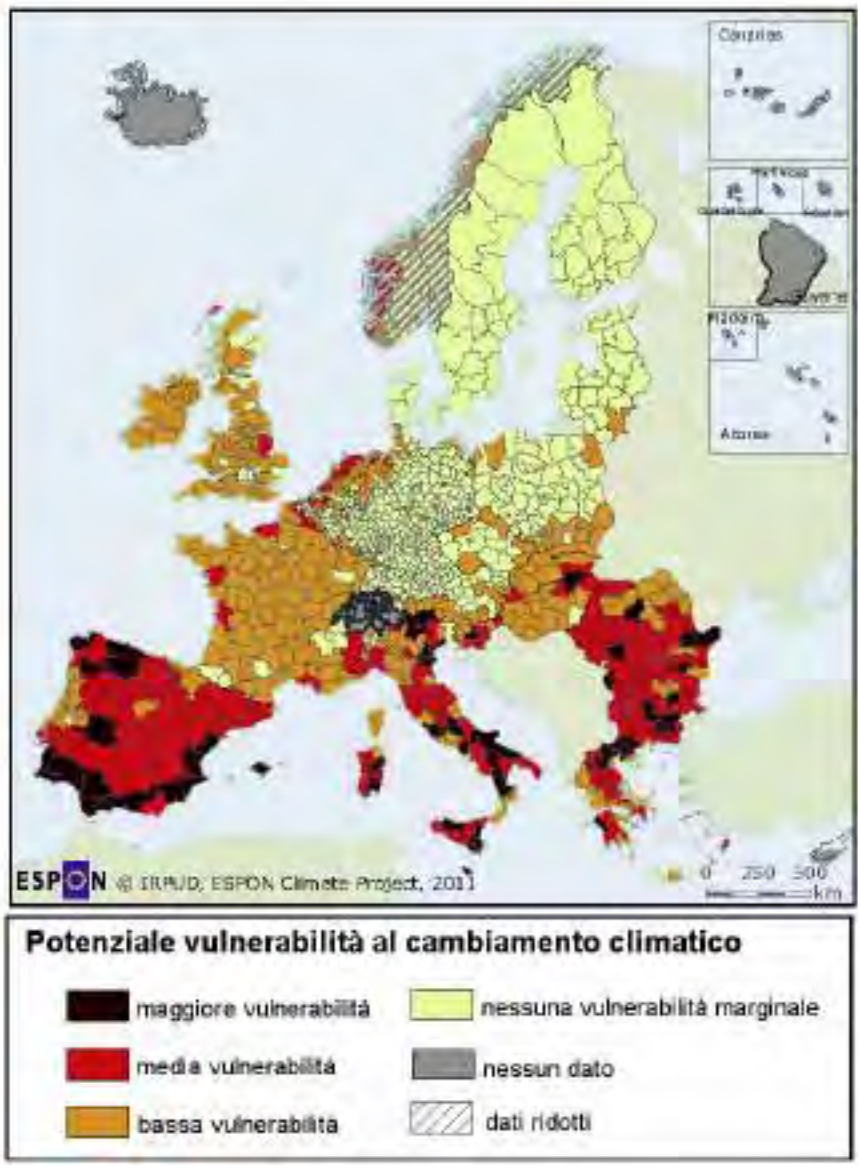
Risanamento ambientale e cura del ciclo dell'acqua

di Oriella Savoldi, Responsabile Dipartimento ambiente e territorio CGIL Nazionale

La necessità di creare nuovi posti di lavoro legati ad attività di risanamento ambientale, bonifica, messa in sicurezza del territorio e tutela dei beni culturali trova soddisfazione nelle decine di migliaia di lavoratori che entrerebbero nel settore.

"Gli alberi si disfano all'interno di una sfera di nebbia" è il titolo di una poesia di Francis Ponge che mi viene in mente, mentre mi accingo a scrivere questo articolo.
La poesia, nel richiamare il disfarsi degli alberi, rileva la loro propensione a rinnovarsi, lasciando andare, rassegnando qualità vive e parte dei loro corpi (foglie, fiori, frutti).
Senza presunzione alcuna, mi piace pensare che tutto il lavoro fatto (riflessioni, critiche, analisi e proposte) in questi due anni, nel Dipartimento Ambiente e Territorio della Cgil Nazionale, possa lasciare qualcosa di vivo e significativo per l'impegno di altre e altri, nei tanti e diversi livelli dell'organizzazione.
Affido questo pensiero a NOSTOP, periodico che ha concorso a diffondere, pubblicandolo, parte di quel lavoro, quale premessa ad un articolo che sarà l'ultimo mio scritto in veste di Coordinatrice del Dipartimento.
Dal mese di Marzo ritornerò ad operare nella sede che ha visto l'origine della mia esperienza sindacale a tempo pieno, la Camera del Lavoro di Brescia, occupandomi degli stessi temi ambientali e territoriali, cui la Filt-Cgil dedica spazio attraverso questo periodico, guardando consapevolmente ai contesti nei quali devono collocarsi e integrarsi le Politiche dei Trasporti.
Curare un periodico, come molto lavoro sindacale, si sostanzia nella propensione a mettere a disposizione frutti guadagnati nell'operare, per alimentare un livello di confronto più ampio, quale pratica vitale per la formazione delle decisioni.
Guai a noi se sacrificassimo questo livello, che rappresenta la parte più viva e potente del lavoro sindacale, da cui dipende la stessa capacità di lettura libera e autonoma della realtà, fuori dalla tendenza omologante in atto e dalla rigidità di rappresentazioni ideologiche che pur vivono al nostro interno.
Con l'intento di favorire questo confronto, riprendo la proposta della CGIL Nazionale, il Piano per il Lavoro, presentato nella Conferenza di Programma nel gennaio scorso, guardando in particolare alla necessità di creare nuovi posti di lavoro legati ad attività di risanamento ambientale, bonifica, messa in sicurezza del territorio e valorizzazione dei beni culturali.
Fra queste attività un ambito prioritario è rappresentato dagli interventi necessari, non più rinviabili, di tutela ambientale e cura del ciclo delle acque.
Già all'inizio del 2012, la Segreteria della CGIL Nazionale aveva fatto proprio il documento intitolato **"Per una nuova politica e architettura istituzionale del governo democratico del ciclo dell'acqua"**, scaturito da un confronto trasversale alle strutture confederali ed alle Federazioni di categoria, proponendosi di sostenere una discussione, un po' meno asfittica di quella allora in corso, sui principali obiettivi che il Paese avrebbe dovuto assumere e perseguire dopo l'esito del Referendum per la gestione pubblica dell'acqua, per tutelare questa risorsa quale bene comune, per le generazioni presenti e future.
La proposta articolata nel documento ha il merito di guardare all'intera filiera dell'acqua, senza separare la disponibilità della risorsa dalla distribuzione idrica per i diversi usi, civile, industriale ed agricolo.
Questa prospettiva ha rappresentato un guadagno importante, che ha saputo mantenere uno sguardo d'insieme sull'intera filiera, da cui sono emerse indicazioni per interventi integrati in contrasto al calo di disponibilità, agli sprechi, alla desertificazione e, contemporaneamente, per favorire una corretta gestione e distribuzione, attraverso investimenti di ristrutturazione e di consolidamento della rete idrica.
Nell'assenza dal dibattito politico elettorale di accenni a politiche di tutela e cura delle acque, quella proposta, tuttora valida, salvo richiedere qualche aggiornamento,

va rilanciata; tanto più considerando come, contrariamente alle attese, nel frattempo non siano mancati tentativi di riduzione, quando non di violazione, dell'esito referendario.
Nella scelta di affidamento del controllo e della regolazione del Servizio Idrico all'Autorità dell'Energia e del Gas, nonché nelle novità adottate dall'Autorità in materia di tariffe, è valutazione condivisa intravedere la continuazione del processo di privatizzazione, bocciato dall'esito referendario, ma mai superato del tutto, per la pressione di interessi ancora in atto, tendenti ad occupare spazi di gestione di beni e servizi, che sono invece in capo al pubblico per l'interesse generale della collettività.
A questo proposito, per l'interesse generale, l'esigenza di attivare programmi tesi a garantire la qualità della risorsa assume carattere d'urgenza, così da avviare da subito un vasto programma di bonifica di tutte le situazioni che rischiano di compromettere, in via definitiva, la salubrità delle falde e quindi la potabilità dell'acqua.
L'inquinamento delle falde acquifere, dei bacini e dei corsi d'acqua va affrontato con interventi integrati, che sappiano bloccarlo fin dall'origine e, nello stesso tempo, sappiano risanare le acque.
Qui il campo di intervento è vasto e richiede attività specifiche, zona per zona, situazione per situazione, osservando il fatto che, su di esse, insistono gli effetti dei cambiamenti climatici, inediti nelle loro manifestazioni (piogge violente e intense, su terreni non conformi per un "normale" assorbimento) e alteranti il normale equilibrio del ciclo delle acque.
Per mitigare questi effetti, oltre a perseguire con maggiore determinazione lo sviluppo sostenibile nei suoi principali pilastri, politico-democratico, economico, sociale e ambientale, s'impongono opere e servizi per la manutenzione dei versanti e dei bacini e dei corsi d'acqua, all'interno di una rinnovata progettazione, supportata da studi adeguati e sviluppo di nuova ricerca e conoscenza.
La manutenzione deve costituire lo strumento ordinario e permanente delle politiche di prevenzione e di mitigazione dei rischi, per il contenimento dei danni, cui deve corrispondere la piena responsabilità dei soggetti pubblici e privati, attraverso interventi concreti, finanziariamente sostenuti, dai risultati verificabili.
Secondo indicatori e statistiche, la manutenzione ordinaria dei bacini idrografici, in grado anche di sviluppare la capacità auto depurativa dei corsi d'acqua, può significare 70.000 posti di lavoro annui. Mentre gli investimenti per la manutenzione della rete idrica e per la creazione di un sistema efficiente di depurazione ammontano ad alcune decine di miliardi di euro; uno stanziamento che, a sua volta, crea occupazione aggiuntiva, considerando come, in questa direzione, ogni miliardo attivato e investito produca dai 10.000 ai 15.000 nuovi posti di lavoro.
Inoltre, ripristinare la manutenzione delle acque all'interno della Programmazione di politiche per lo sviluppo territoriale ha il duplice effetto di attivare e sostenere percorsi di crescita delle conoscenze e competenze necessarie per gli interventi di tutela e gestione delle acque e, contemporaneamente, permettere interventi di mitigazione della vulnerabilità territoriale ai rischi ambientali.
Il grado di vulnerabilità del nostro Paese è ben rappresentato dalle mappe interattive rese disponibili dagli studi dell'Agenzia Europea dell'Ambiente, dove è evidente come l'Italia sia fra i Paesi più a rischio e, contestualmente, fra quelli meno attrezzati a farvi fronte.
Anche qui, come gli alberi della poesia di Ponge, all'interno della sfera di nebbia, e indifferenza, il Piano per il Lavoro, insieme alla riflessione più complessiva che l'ha accompagnato ("Tra crisi e grande trasformazione. Libro Bianco", Ediesse 2013), può venire in soccorso, "rassegnando" indicazioni vitali per riscattarci dallo scarto iniziale in cui ci trova l'agenzia europea.
Con queste indicazioni dovrebbe confrontarsi chi si appresta a governare il Paese o amministrare le Regioni, approfittando del contributo offerto dalla CGIL ed evitando il rischio di allontanarsi dalla realtà e dai bisogni, fra i quali è giusto segnalare quelli delle popolazioni pericolosamente esposte alla crisi sociale e ambientale.



Il governo delle risorse acqua e suolo

di Vera Corbelli - Segretaria Generale dell'Autorità di Bacino Liri - Garigliano e Volturno.
Coordinatrice Distretto Appennino Meridionale

Un piano credibile di manutenzione del territorio deve tener conto del Distretto idrografico, che non s'identifica con un corso d'acqua e sistema connesso, ma in quella che è "strutturalmente" l'area dove avvengono i processi evolutivi e le dinamiche naturali, sociali, economiche e culturali.

Le *risorse acqua e suolo*, basilari per la vita, richiedono una costante attenzione in termini *tecnici, istituzionali politici, sociali, economici, gestionali e quindi di GOVERNO;* senza dimenticare che queste costituiscono, nel contempo, elementi e fonte di sviluppo a livello occupazionale attraverso attività di *manutenzione, controllo, difesa e tutela del patrimonio fisico-ambientale*.

Il nostro paese, da oltre un ventennio, ha intrapreso un lungo e complesso percorso che ha permesso di sviluppare quelle che sono state e sono azioni *di conoscenza, analisi, controllo, programmazione* che hanno consentito, a loro volta, l'identificazione di uno *scenario*, in continua evoluzione, *sullo stato quali-quantitativo ed uso dell'acqua, sulla pericolosità e rischio idrogeologico, sul sistema fluviale, sul degrado ambientale, sull'erosione e compromissione del sistema litorale, sull'uso del territorio.*

Quanto ad oggi realizzato, costituisce una prima tappa del *processo* complesso e articolato di *governo delle risorse* e di quanto quest'ultimo beneficia il paese in termini di *investimenti sociali, ambientali ed economici*.

La rete a oggi costituita a livello di "istituzioni, norme, strumenti di pianificazione" ha necessità di proseguire ma con una *revisione e reimpostazione* connessa alle *esigenze territoriali, alla crescita del paese, alle politiche comunitarie*.

L'*acqua* e il *suolo* non conoscono limiti o configurazioni amministrative; al fine della tutela, difesa e gestione hanno una loro naturale *allocazione spaziale/temporale* che permette di comprenderne le *peculiarità ed evoluzioni*. Per cui l'area di riferimento, alla quale ricondurre qualsiasi politica sul *sistema fisico-ambientale*, è naturalmente quella *fisiografica*, sia esso bacino o distretto. Individuazione che deve basarsi su valutazioni tecniche-scientifiche (caratteristiche fisiche, culturali, sociali, gestionali) e in una logica di *efficienza e aggregazione* capace di attivare le risorse ed amplificarne gli effetti positivi.

Il paese Italiano, in particolare, nel periodo trascorso dall'89 a oggi, ha visto lo sviluppo di una pianificazione di area vasta in ambito di bacino idrografico attraverso l'operato delle Autorità di Bacino Nazionale, Interregionale e Regionale. Percorso che ha permesso la costruzione di strumenti di pianificazione e programmazione che, a loro volta, hanno consentito di pervenire agli *scenari di pericolosità e rischio, tutela e ottimizzazione della risorsa idrica*, attraverso attività di studio, interventi immateriali e materiali.

A questo percorso, da qualche anno, si è *"intersecata"* la *politica comunitaria* in materia *di difesa e tutela del sistema naturale*, nonché gli strumenti normativi comunitari recepiti nel nostro ordinamento (Direttiva 2000/60/CE, Dlgs 152/06, Direttiva 2007/60/CE, L.13/09 Dlgs 49/10, Dlgs.219/10 ….). Direttive che hanno imposto a tutti i paesi membri di inquadrare e allocare la pianificazione e programmazione in una "*unità fisiografica*" quali i distretti idrografici.

"*Concatenazione*" alquanto complessa che sta generando: qualche *discrasia* nelle funzioni dei vari Enti preposti al governo delle acque e del suolo; un *rallentamento* dei processi in corso, nonostante le richieste continue dell'Unione Europea e il rispetto dei tempi imposti della stessa.

Le 40 Autorità di Bacino così suddivise ai sensi della L. 183/89:

- **7 di livello nazionale (46.5% della superficie nazionale);**
- **13 di livello interregionale;**
- **18 di livello regionale;**
- **2 di livello provinciale (Trento e Bolzano).**

Il nostro paese ha grandi risorse in termini di *quadri tecnici e competenze scientifiche*. *Le Istituzioni hanno capacità e volontà*, anche se sempre più spesso demotivate da *contingenze sociali ed economiche*, da *carenza di guide/modelli adeguati*, dalla non consapevolezza, purtroppo da parte di alcune sacche del sistema pubblico, che i *diritti e i doveri* hanno lo stesso peso nella "*bilancia della vita*".

Occorre, pertanto, che ognuno di noi dia il proprio contributo per invertire su quello che appare sempre più come "*declino*" del nostro paese.

Le questioni delineate, che meritano altro spazio per essere adeguatamente affrontate, richiamano l'attenzione sulla "gestione e governo delle risorse (acque e suolo) e del sistema territoriale-ambientale connesso" per i quali è necessario e urgente *riprendere le riforme avviate* attivando e *capitalizzando il patrimonio ad oggi costruito*, consapevoli che "l'area da amministrare" deve avere connotazione di sistema naturale e dove la gestione dev'essere frutto di un costante equilibrio tra l'offerta territoriale, la domanda sociale, lo sviluppo sostenibile.

Tutto ciò è già possibile attraverso un piano di manutenzione del territorio che tenga conto dell'unità fisiografica "Distretto idrografico", facendo tesoro dell'attività di pianificazione e programmazione già svolta e in corso dalle Autorità di Bacino Nazionali in qualità di coordinatori per la redazione del Piano di Gestione delle Acque a livello di Distretto e del medesimo percorso per lo sviluppo del Piano di Gestione del Rischio di Alluvione.

In tale situazione non si tratta quindi di istituire nuovi livelli direzionali e nuovi strumenti normativi, ma occorre agire mettendo a sistema conoscenze, strumenti, piani, programmi, azioni e competenze, al fine di far fronte al crescente ed incessante degrado del territorio.

Il distretto idrografico non s'identifica, infatti, con un corso d'acqua e sistema connesso, ma in quella che è "strutturalmente" l'area dove avvengono i processi evolutivi e le dinamiche naturali, sociali, economiche e culturali che caratterizzano l'unità di riferimento.

Le azioni da porre in essere sono molteplici e ne elenchiamo alcune.

- Definire i criteri necessari ai vari livelli e valutare se occorre apportare modifiche ai distretti a oggi definiti (D.lgs 152/06).
- Definire metodologia e linee guida per realizzare, integrare, approfondire gli strumenti di pianificazione a oggi realizzati.
- Programmare e realizzare anche nella fase ordinaria, considerati gli strumenti di pianificazione realizzati.
- Definire i criteri di partizione delle risorse finanziarie, considerato che gli elementi a disposizione, tra quali i livelli di pericolosità e rischio, sono in possesso degli enti preposti a predisporre programmi ed assumere decisioni.
- Dedicare parte delle risorse finanziarie, destinate alla programmazione, alla pianificazione in termini di *analisi, manutenzione, controllo, presidio territoriale*.
- Sviluppare le *azioni di previsione* basilari per non incrementare i rischi, per mitigare gli stessi, per *abbattere* i costi che costantemente il nostro paese deve sostenere per le fasi di emergenza.
- Intraprendere un percorso di valutazione finanziaria-gestionale che veda la partecipazione del privato nella realizzazione di processi di mitigazione del rischio, che dia sostegno all'occupazione ed alle attività imprenditoriali.
- Definire una programmazione generale di interventi materiali e immateriali strategici superando la logica della frammentazione territoriale, in una visione di sviluppo del paese e della costruzione di "Rete-Corridoi Asse Europa – Mediterraneo.

Tutte queste azioni evidenziano come "*le risorse naturali e il sistema antropico*" costituiscono *motore di sviluppo* per il "sistema Italia".

Anche da un sistema fragile come il nostro paese si possono trarre opportunità di crescita che non devono prescindere dalla *conoscenza* e dalla *comprensione* delle dinamiche che lo caratterizzano.

Al fine si richiama l'attenzione su alcune attività specifiche quali: *l'accurata definizione quantitativa e qualitativa delle risorse idriche; l'attenta gestione dell'uso del suolo e del consumo di suolo; la valutazione e controllo della vulnerabilità e la manutenzione del sistema strutturale e infrastrutturale; la tutela e valorizzazione dei beni culturali e ambientali; la gestione e il controllo del sistema territoriale ambientale attraverso il monitoraggio, il presidio e la sorveglianza territoriale.*

Attività queste che richiedono necessariamente *approcci e metodologie innovative* e profondamente diverse da quelle ora in uso, che devono affondare le radici nella *conoscenza e comprensione delle loro dinamiche evolutive*, facendo diventare la comunità parte integrante del sistema su cui insiste.

Se la crisi in Sardegna *colpisce anche i trasporti*

di Enzo Costa, Segretario Generale CGIL Sardegna

L'operazione flotta sarda è al vaglio della Corte dei Conti, il diritto alla continuità aerea è minato quotidianamente dalla prepotenza delle compagnie, quasi un terzo delle tratte ferroviarie rischia la cancellazione entro marzo. Questa è la situazione con cui i sardi fanno i conti quotidianamente, una mobilità compromessa dentro e fuori dell'Isola, con un sistema di infrastrutture inadeguato, una rete viaria obsoleta, un sistema di trasporti che, nel complesso, non risponde alle esigenze, dei cittadini certo, ma nemmeno delle imprese. Scrive la Commissione Europea che la mobilità rappresenta "l'ossatura dell'economia perché crea un collegamento tra le varie fasi delle catene produttive e permette al terziario di arrivare alla clientela". In Sardegna, lo sappiamo bene. L'insularità determina uno svantaggio competitivo che pesa negativamente sui fattori di attrattività del territorio e sulle possibilità di integrazione economica e sociale del nostro sistema regionale che, per superare il suo storico divario di sviluppo, avrebbe bisogno, invece, di una crescita duratura a tassi ben superiori alla media nazionale.

La realtà è ben diversa, per capire ecco qualche dato. L'Istituto Tagliacarne ha certificato un indice di competitività complessiva della Sardegna molto al di sotto della media nazionale, con una tendenza al peggioramento anche in rapporto ai valori medi espressi dal resto del Mezzogiorno. Sono dati strettamente legati alla scarsa e gravemente penalizzante dotazione di infrastrutture materiali e sociali dell'Isola: secondo l'Istat, la Sardegna è distante quasi cinquanta punti dall'indice medio nazionale.

Unioncamere rileva che la dotazione di infrastrutture ferroviarie, in Sardegna, è a malapena del 15,3 per cento rispetto al dato nazionale. La ferrovia, per l'80 per cento a binario unico, ha una velocità commerciale di appena sessanta chilometri l'ora, Trenitalia ha smantellato la connessione tra rete sarda e rete nazionale, cancellando il collegamento marittimo ferroviario per le merci tra Golfo Aranci e Civitavecchia. È meno visibile, ma altrettanto reale, la crescita esponenziale del trasporto su gomma - il quattrocento per cento - che determina, a sua volta, l'aumento del costo stesso delle merci, il peggioramento della sicurezza nelle strade e l'incremento delle spese per la loro manutenzione, un più elevato tasso di inquinamento. La rete stradale, con una velocità massima di novanta chilometri l'ora (110 solo in un piccolo tratto), è inadeguata per standard di qualità, efficienza e sicurezza, con ampi tratti della stessa arteria fondamentale, la statale 131, da completare e attrezzare. Restano sospese, o procedono troppo lentamente per l'assenza di risorse, opere fondamentali come la strada Olbia-Sassari o il completamento della Statale 125.

Parlando del diritto alla mobilità, per i sardi è indispensabile sottolineare la specifica condizione d'insularità, tratto distintivo che rende unica la Sardegna. Le sue dimensioni e condizioni geomorfologiche, la sua posizione quale avamposto d'Europa nel Mediterraneo, al centro di traffici internazionali che connettono il nostro ad altri continenti, imporrebbero a tutti di ragionare della Sardegna quale Piattaforma logistica Mediterranea. Siamo invece lontanissimi da questa prospettiva.

Il tema dell'insularità ha bisogno di risposte certe, ormai non più rinviabili. Risposte politiche, istituzionali e legislative finalizzate al riconoscimento di una specifica condizione di svantaggio, per dare concretezza agli atti e agli impegni assunti dalle forze che si sono succedute nel governo del Paese e della Regione, agli stessi orientamenti dell'Unione Europea. I riferimenti all'insularità come vantaggio competitivo sono presenti nei trattati di Maastricht e Amsterdam, così come nella dichiarazione allegata al Trattato di Nizza. E di una mobilità in grado di agevolare il conseguimento

dell'obiettivo strategico di uno sviluppo sostenibile si è parlato anche nei Consigli di Lisbona e Goteborg. Tuttavia, le azioni assunte sin qui sono del tutto insufficienti ed è urgente introdurre misure specifiche per sopperire agli svantaggi dell'insularità. Misure delle quali, purtroppo, non si parla nel Libro Bianco della Commissione Europea "Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti - Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile".

Dobbiamo però proseguire in questa battaglia. Come sindacato, abbiamo sollecitato la Regione affinché chiedesse al Governo un impegno straordinario per applicare i trattati europei sugli svantaggi permanenti di carattere geografico e strutturale. Nelle rivendicazioni della Cgil ci sono due questioni fondamentali: l'adozione di azioni e strumenti di sostegno finanziario in grado di abbattere il differenziale derivante dalle evidenti limitazioni strutturali; un provvedimento specifico nazionale e comunitario, finalizzato al riconoscimento degli svantaggi derivanti dalla condizione di isolamento, tale da garantire il soddisfacimento del diritto fondamentale alla mobilità delle persone e delle merci.

La risposta del governo regionale è stata a dir poco inadeguata di fronte ai problemi che, se non risolti, rischiano di cancellare il diritto alla mobilità, dei sardi ma anche di tutti i cittadini che, per ragioni di lavoro o turismo, vogliono raggiungere la Sardegna.

A proposito di trasporto marittimo, ma è solo un esempio che si può estendere anche alla debolezza delle scelte portate avanti sulla continuità area, non può certamente essere sufficiente l'occasionale affitto di navi a carico delle casse della Saremar, una società regionale, a cui la Regione ha fatto ricorso per fronteggiare il caro-traghetti. È una scelta che abbiamo contrastato da subito e che ha attirato persino l'attenzione della Corte dei Conti.

Nella relazione introduttiva dell'anno giudiziario 2013 del Procuratore Generale Salvatore Nottola, nel capitolo dedicato alla Sardegna, paragrafo "Fattispecie attinenti a fenomeni corruttivi", c'è un riferimento evidente al provvedimento con cui la Giunta regionale ha cercato di risolvere il problema della continuità territoriale marittima con una propria flotta, finanziata con soldi pubblici. La relazione parla, infatti, di "affidamento a società, interamente partecipata dalla Regione, di attività imprenditoriale per l'espletamento di un servizio di trasporto, in aggiunta a preesistente servizio, già oggetto di assegnazione da parte dello Stato per assicurare la continuità territoriale, con l'esborso di diverse somme a titolo di sponsorizzazione (circa tre milioni di euro), con profili rilevanti anche per quanto concerne l'osservanza delle norme europee in materia di aiuti di Stato".

Un esempio rappresentativo di come la classe politica di centrodestra che governa la Sardegna ha provato, in maniera assai maldestra e, fatto ancor più grave, onerosa per la casse del bilancio pubblico, a dare una risposta alle inadempienze della Tirrenia e al caro-traghetti che incide pesantemente sul diritto alla mobilità dei sardi, ma anche sulle potenzialità del turismo isolano.

L'alto costo del trasporto marittimo e aereo, delle persone e delle merci, è un tema spinoso sul quale la Sardegna si confronta da sempre, con risultati altalenanti. Servirebbero, invece, provvedimenti specifici e la piena assunzione di responsabilità della Regione e dello Stato nel programmare e assicurare stabilmente la continuità territoriale con tutti i vettori e i sistemi integrati di trasporto, chiunque li gestisca, con un livello di servizio adeguato per quantità e qualità. Si tratta di un diritto riconosciuto alla Sardegna dallo Stato che, nella legge 296 del 2006 (nella quale sono approvate le modifiche dell'articolo 8 dello Statuto Autonomo sardo), trasferisce alla Regione "le funzioni relative al trasporto pubblico locale (Ferrovie Sardegna e Ferrovie Meridionali Sarde) e le funzioni relative alla continuità territoriale" (testuale, dal comma 837).

Ma questa è un'altra legge calpestata dal governo nazionale con il benestare della giunta regionale che, a cose fatte, ha provato ad alzare la voce rilanciando Saremar o appellandosi a eventuali ricorsi ma senza mai definire, con autorevolezza, una strategia. Ad esempio, ci si domanda come mai la Regione non abbia nemmeno cercato di definire autonomamente, come la legge consente, una gara internazionale per la continuità territoriale marittima. E così per quella aerea, nella quale lo strapotere delle compagnie spesso predomina sugli interessi dei sardi. Sono ormai evidenti i vantaggi innescati dai servizi aerei a basso costo, sia in termini di crescita delle presenze turistiche e, di conseguenza, del reddito e dell'occupazione locali, sia quale poderoso strumento di marketing per la promozione dell'immagine della Sardegna all'estero. Resta il problema di consolidare questi vantaggi attraverso una programmazione lungimirante che riduca l'eccessivo grado di dipendenza dalle scelte imposte dai vettori, che spesso manifestano soltanto un interesse stagionale.

Per tutte queste ragioni abbiamo sostenuto che va portato avanti un dialogo tra Regione, Governo e Unione Europea. Il processo di riforma federalista dello Stato dovrebbe, infatti, coniugarsi con una nuova declinazione dell'Autonomia regionale, imperniata sull'insularità della Sardegna e sul diritto alla piena integrazione nel contesto economico e sociale nazionale e comunitario. Per concorrere da protagonisti alla realizzazione di queste riforme, il Consiglio regionale è chiamato da tempo, ma senza risultati apprezzabili, a sostanziare con un'apposita legge la definizione dello status di insularità della Sardegna, nella quale siano specificati gli strumenti e le modalità d'intervento richieste alla più vasta comunità di cui facciamo parte. Misure che consentano ai sardi di affrontare la loro permanente condizione di svantaggio, che da sempre limita i loro diritti di cittadinanza europea e nazionale.

Le ferrovie in Europa: *uno snodo decisivo*

di Alessandro Rocchi, Segretario Nazionale Filt-Cgil

La Commissione Europea, individuate quattro aree principali di intervento - infrastruttura e imprese ferroviarie, trasporto passeggeri nazionale, interoperabilità e sicurezza, il lavoro ferroviario - dichiara che la completa liberalizzazione dello spazio europeo unico è l'unica strada per dare competitività al sistema economico europeo, alla sua crescita e alla sua dimensione sociale.

Lo scorso 30 gennaio, la Commissione Europea ha formalmente presentato al Parlamento e al Consiglio europeo il cosiddetto "Quarto Pacchetto Ferroviario". Si tratta di tre proposte di modifica a direttive comunitarie e di altrettante proposte di modifica a regolamenti comunitari.
La Commissione dichiara l'obiettivo di completare la liberalizzazione dello spazio ferroviario europeo unico, che, è confermato, rappresenta uno snodo decisivo per la competitività del sistema economico europeo e per la sua crescita.
Diversi dati forniti dalla Commissione confermano, peraltro, l'effettiva centralità di questo snodo.
Il sistema ferroviario europeo totalizza poco più di 800 mila addetti e genera un fatturato complessivamente stimato in 73 miliardi di euro l'anno.

Gli Stati e le pubbliche amministrazioni della Comunità europea destinano al sistema importanti risorse finanziarie, il cui volume si attesta annualmente intorno ai 25 miliardi per gli interventi infrastrutturali (manutenzione e sviluppo della rete) e in prossimità dei 20 miliardi per gli obblighi di servizio pubblico (prevalentemente, il cosiddetto "servizio universale" di trasporto locale e sociale, ma anche in alcuni segmenti del trasporto merci e per la cosiddetta "continuità territoriale", come, per esempio, in Italia tra Sicilia e continente).
D'altra parte, afferma la Commissione, a ormai oltre venti anni dall'avvio del processo di liberalizzazione nel 1991, con la direttiva 440, la quota modale ferroviaria del traffico merci continentale è passata dall'11,5% del 1990 all'odierno 10,2%, mentre l'incidenza della modalità ferroviaria nel trasporto passeggeri all'interno della Comunità resta inchiodata intorno al 6%, nonostante i dati svedese (+20% negli ultimi venti anni) e italiano (limitatamente ai collegamenti veloci e all'ultimo triennio).
Infine, per quanto concerne, in particolare, il trasporto passeggeri, i cittadini della Comunità, oltre ad usare poco il treno, esprimono valutazioni particolarmente negative sulla qualità del servizio offerto e collocano il servizio ferroviario tra i servizi di mercato meno importanti, addirittura al 27° posto sui 30 esaminati. Oltre che uno snodo, quindi, un vero e proprio bivio…
I provvedimenti proposti dalla Commissione possono essere raggruppati in quattro aree principali di intervento.

Infrastruttura e imprese ferroviarie

È rilanciato il tema della separazione istituzionale "tra gestione dell'infrastruttura e attività di trasporto" e, conseguentemente, del superamento della struttura integrata che caratterizza l'evoluzione organizzativa degli ex monopolisti pubblici del settore. Si tratta di un tema molto esposto ad argomentazioni ideologiche che, come spesso avviene, hanno poco a che fare con la realtà fattuale e, a volte, si basano anche su considerazioni economiche e finanziarie teoriche. Il tema ha avuto un ruolo centrale nel corso degli ultimi tre anni di dibattito tra Commissione, Parlamento e Consiglio nell'ambito del cosiddetto "recast ferroviario".
Gli elementi da cui parte il dibattito hanno effettivamente una loro oggettività, in quanto l'assetto integrato dell'ex monopolista e il grado di concretezza e di operatività del principio della separazione contabile, declinato a livello nazionale, può celare davvero possibili vantaggi competitivi e forme improprie di sussidio finanziario pubblico incrociato. Più debole, invece, il fatto che l'assetto integrato degli ex monopolisti rappresenterebbe la principale causa del ritardo accumulato dal processo di liberalizzazione nel campo dell'intermodalità.

Debolissima, infine, l'ulteriore considerazione della Commissione che, già oggi, la gran parte degli Stati della CE sono andati oltre la separazione contabile, adottando, seppure in forme diverse, la separazione "istituzionale" e che quindi, per questo, sarebbe già tracciato, di fatto, l'orientamento da assumere su questo tema. Le diverse situazioni vanno "pesate": il modello britannico ha richiesto una lunga transizione e l'assetto a regime ha dovuto fare importanti passi indietro rispetto al disegno ultraliberista originariamente delineato all'inizio degli anni '90; gli assetti tedesco e italiano, ancora basati su un modello integrato, registrano la più alta presenza di imprese ferroviarie diverse dall'ex monopolista pubblico e, nel caso italiano, unico nel continente, l'ingresso di un importante operatore privato nel mercato dei collegamenti veloci, notoriamente più remunerativo; il modello francese, esattamente all'opposto, pur disegnato formalmente su una separazione "istituzionale" da più di dieci anni, è tuttora tra i meno aperti a imprese diverse dall'ex monopolista pubblico nazionale. D'altra parte, l'industria europea delle costruzioni ferroviarie e della fornitura di tecnologie di circolazione e di sicurezza ha saputo mantenere e, in qualche caso, addirittura sviluppare una sua dimensione mondiale laddove l'ex monopolista pubblico l'ha supportata con investimenti, anche nella ricerca e nella sperimentazione, come ci dimostrano la francese Alstom e la tedesca Siemens nel loro rapporto "privilegiato", rispettivamente, con SNCF e DB.

Trasporto passeggeri nazionale

Da gennaio 2007 il trasporto delle merci per ferrovia è completamente liberalizzato. Da gennaio 2010 lo è anche il trasporto internazionale di passeggeri. In base ai dati forniti dalla Commissione, una parte preponderante del trasporto passeggeri nazionale, compreso il trasporto locale, è operato in regime di contratto di servizio pubblico (poco più del 66% dei passeggeri per km) e, in tale ambito, il 42% dei passeggeri per km è trasportato dagli ex monopolisti, o da loro dirette emanazioni societarie, mediante affidamento diretto.
In 16 Stati membri, tra cui Francia e Italia, la Commissione evidenzia che la quota di mercato nazionale del trasporto passeggeri è tuttora detenuta dai rispettivi ex monopolisti pubblici.
La proposta della Commissione è che, entro dicembre 2019, anche questo segmento del mercato sia completamente liberalizzato attraverso l'affidamento dei servizi mediante gara, adottando la scadenza già prevista dal Regolamento CE 1370/2007 per il trasporto locale.

Su questo tema occorre grande attenzione, trattandosi in prevalenza, di servizi non remunerativi, di solito a forte caratterizzazione sociale; sono da valutare ulteriori elementi, tra i quali la durata degli affidamenti (nel trasporto ferroviario sono determinati sul piano degli investimenti in materiale rotabile) e le condizioni di limitazione dell'accesso concorrenziale nel trasporto passeggeri nazionale, quando possa essere compromesso l'equilibrio finanziario di un contratto di servizio pubblico (come accadde nel 2011 in Italia con i servizi che intendeva operare Arenaways tra Torino e Milano).

Interoperabilità e sicurezza

Questi primi anni di attuazione delle norme comunitarie, che hanno dato vita all'Agenzia Ferroviaria Europea (ERA) e alle connesse autorità nazionali (in Italia, ANSF), sono oggetto della terza area di intervento delle modifiche proposte dalla Commissione.
Anche qui, le proposte muovono da alcuni dati che, secondo la Commissione, determinano eccessivi costi amministrativi e, conseguentemente, delle barriere di accesso al mercato ferroviario. L'omologazione per l'immissione in esercizio di un nuovo veicolo ferroviario è sottoposta a una procedura che, per i veicoli più sofisticati (quali i treni destinati ai collegamenti veloci), può durare circa 2 anni e comportare un costo fino a 6 milioni di euro. Per la Commissione, l'omologazione alla circolazione di una locomotiva in uno Stato membro costa mediamente il 10% del costo della locomotiva stessa, e la procedura va ripercorsa quasi integralmente per l'omologazione alla circolabilità sulla rete di ogni Stato.
La Commissione rivisita l'architettura dell'attuale sistema, intervenendo principalmente sul rafforzamento dell'ERA, alla quale sarebbero trasferite dalle agenzie nazionali tutte le competenze relative a omologazioni e autorizzazioni di veicoli ferroviari e alla certificazione di sicurezza delle imprese ferroviarie. Obiettivi di questo riassetto sono la riduzione di almeno il 20% della tempistica procedurale e di altrettanto per i costi di omologazione dei veicoli.

Il lavoro ferroviario

La Commissione stima che, nel decennio 2013-2022, raggiunga l'età per il pensionamento il 30% circa degli attuali occupati nel sistema ferroviario europeo. Ammette, inoltre, che i livelli occupazionali del sistema ferroviario europeo sono inevitabilmente destinati a contrarsi, nonostante la nuova occupazione che dovrebbe essere indotta dal processo di liberalizzazione con lo sviluppo dei traffici ferroviari intraeuropei, per effetto dell'innovazione tecnologica, dell'estensione dell'interoperabilità transfrontalieria e per il riassetto industriale e la riorganizzazione del sistema degli operatori del settore, in particolare degli ex monopolisti pubblici. Nonostante ciò, la dimensione sociale continua a risultare assai marginale nelle proposte della Commissione, come in altri settori.

Considerazioni

Quest'ultimo aspetto delle proposte della Commissione è molto preoccupante.
L'atteggiamento degli organismi comunitari in tema di clausole sociali è sempre stato, storicamente, piuttosto debole. Nel corso dell'ultimo quinquennio, fin dai primi segnali della crisi che si è abbattuta sull'Europa, questa debolezza si è accentuata e gli equilibri politici determinatisi negli organismi comunitari hanno sempre più evidentemente orientato le scelte secondo i manuali classici del liberismo più spinto.
Le cosiddette "clausole di non regresso sociale", che per oltre 30 anni hanno affidato alle legislazioni nazionali il temperamento dell'apertura dei mercati con le tutele sociali, non reggono più, perché se le tutele sociali non assumono il rango di problema che l'intera CE deve assumere, l'avanzare della libertà di mercato decisa a Bruxelles stritola i meccanismi nazionali di protezione sociale. La Federazione Europea dei Lavoratori dei Trasporti (ETF, alla quale, per l'Italia, aderiscono Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti) ha definito molto ideologiche gran parte delle modifiche proposte dalla Commissione con il "Quarto Pacchetto Ferroviario".
Sono certamente tali quelle in campo sociale, ma anche alcune di quelle regolatorie, a partire dalla separazione tra infrastruttura e trasporto, mentre, in tema di sicurezza ferroviaria, la semplificazione delle procedure autorizzative, molto orientate al contenimento dei relativi costi a carico delle imprese ferroviarie, sembra lasciare in ombra la necessità di omogeneizzare rapidamente anche i requisiti e gli standard richiesti sia per l'omologazione dei veicoli sia per la loro manutenzione ordinaria e ciclica.
La questione ferroviaria europea è davvero a un bivio, come a un bivio pare giunta, più in generale, la stessa costruzione politico-istituzionale europea che superi l'ormai asfittica dimensione esclusivamente economico-finanziaria. La sfida è dare risposta organica e contestuale alla competitività del sistema economico europeo, alla sua crescita e alla sua dimensione sociale: com'è evidente, una sfida affatto semplice.

Autonoleggio, *la paura del presente*

di Tatiana Fazi,
Segretaria Nazionale Filt-Cgil

Il mercato dell'auto, in Italia, continua a scendere e, a differenza del biennio 2010 – 2011, non trova sostegno da parte delle flotte aziendali, nonostante queste ultime, in un mercato automobilistico in difficoltà, siano diventate ancora più importanti arrivando a rappresentare quasi il 37% delle immatricolazioni.
Oggi un'auto su tre è, infatti, comprata da società o partite iva per fini lavorativi. Di questo il Governo si è accorto, ma non per riconoscere l'utilità per l'economia e incoraggiare l'uso di auto aziendali, bensì per far cassa, inasprendo ulteriormente il sistema di deducibilità dei veicoli per uso aziendale (si è passati dal 40% al 20%), allontanando il sistema Italia ancora di più dalla media del resto dell'UE (in Inghilterra e Germania la deducibilità è al 100%) e rendendo il settore poco competitivo.
È in questo contesto che anche il noleggio risente delle preoccupazioni e delle incertezze dell'economia.
Le avvisaglie di rallentamento intraviste nel primo trimestre del 2012 si sono fatte via via più chiare e sono diventate reali alla fine del terzo trimestre e, per la prima volta, sono comparsi segnali negativi sul fatturato complessivo, che ha registrato un – 5,9%.
Vari sono i motivi: minor numero di veicoli venduti alla fine della locazione a lungo termine; un rallentamento del noleggio a breve termine causato dalla riduzione del numero di noleggi e per periodi sempre più brevi (weekend o ponti), dalla comparsa di "operatori low cost" che affittano on line a tariffe bassissime pur di "impegnare" le macchine, dalla diminuzione dei "viaggi di affari" per il contenimento dei costi e dunque anche delle trasferte di tante aziende italiane; per ultimo, ma non per importanza, le difficoltà nel reperire soldi dalle banche per l'acquisto di nuovi veicoli e tassi d'interesse al limite dello "strozzinaggio".
Inoltre le società, come tutte le famiglie, nelle situazioni incerte rimandano le decisioni e gli investimenti, utilizzando la flotta per più tempo; così, nel breve termine, si è verificata una maggiore permanenza in flotta dei veicoli e, nel lungo termine, un allungamento dei contratti di circa 12 mesi.
Tutto ciò, per quel che ci riguarda, desta pesanti preoccupazioni per la tenuta dell'occupazione nel settore e per la qualità del lavoro, non trascurando che in questo contesto s'inserisce anche il rinnovo del contratto, scaduto a dicembre 2012 e le cui trattative si sono aperte nel rispetto dei tempi e sono in corso.
A non appesantire il clima aiuta sicuramente un sistema di relazioni sindacali improntato, da un po' di anni a questa parte, alla trasparenza e al dialogo e i rapporti ormai consolidati con l'associazione datoriale, condizione che sta permettendo di affrontare questo momento delicato e le crisi in atto in alcune delle aziende più importanti (solo per citarne alcune Maggiore e Europcar) senza traumi pesanti per l'occupazione.
Forte è stata la richiesta unitaria delle organizzazioni sindacali di non svuotare il settore, soprattutto in questo momento, delle professionalità e del valore aggiunto che le lavoratrici e i lavoratori hanno sempre saputo apportare e di salvaguardare ogni singolo posto di lavoro.
Si è scelto, con convinzione e determinazione, di puntare sui contratti di solidarietà per la difesa del posto di lavoro, con l'obiettivo di traguardare il 2013 nella speranza che l'economia intera riprenda almeno in parte a camminare (per il 2014 è prevista una crescita dello 0,7%) e che il settore trovi già nella stagione estiva qualche barlume di cambiamento.
Ovvio che questa situazione avrà ricadute anche sul rinnovo contrattuale, che pure vedrà impegnate le organizzazioni sindacali nel tentativo di salvaguardare il potere di acquisto delle retribuzioni, di tutelare tutti quei lavoratori e lavoratrici che a fronte della crisi, ma non solo, hanno subito processi di esternalizzazioni, di ottenere un sistema di "welfare contrattuale" che non si sostituisca allo Stato ma che possa aiutare nella difficoltà del momento.
Tutto questo nella speranza che, da qui a non molto, si possa assistere ad una ripresa reale dell'economia europea e della competitività nazionale e che una vera RIFORMA DEL LAVORO sappia ridare dignità al lavoro, valorizzare i giovani e le donne, ridare la certezza di un lavoro ad ogni donna e ad ogni uomo.

Tachigrafo, la scatola nera *che rende trasparente il lavoro*

di Valeria Mizzau, Dipartimento merci Filt-Cgil nazionale

Ogni mezzo di trasporto, aereo, treno, nave, sia che trasporti cose o persone, ha a bordo un apparecchio di registrazione dei dati e dell'attività svolta e vissuta. La "scatola nera" dei mezzi su ruote si chiama Cronotachigrafo o, più recentemente, Tachigrafo digitale. Un misuratore del tempo e delle distanze percorse nel tempo, ma in grado di fornire anche un'altra serie di informazioni. A differenza di altri strumenti, infatti, il tachigrafo è consultato non soltanto in caso di sinistro e/o di indagini della magistratura, ma anche per la semplice misurazione quotidiana delle attività del conducente.

Da circa trent'anni la Commissione Europea ha elaborato, modificandola e perfezionandola nel tempo (non sempre in mejus), una normativa in materia.

Ad oggi ogni automezzo, di portata pari o superiore alle 3.5 tonnellate (a breve il limite potrebbe scendere perché la regolamentazione è di nuovo in discussione nella C.E.) e ogni autobus che trasporti più di nove passeggeri, deve avere installato a bordo un tachigrafo.

Esistono due tipologie di apparecchio.

La più vetusta è il cronotachigrafo, detto anche "analogico", costituito da un mezzo elettromeccanico dove s'inseriscono dei dischetti di cartoncino, che sono di volta in volta scritti con aghi a inchiostro (modello macchina della verità), in senso circolare orario con tracciati più o meno sottili secondo l'attività svolta dal conducente. Ad esempio, in caso di guida linea spessa, altre attività medio spessore, riposo linea sottile. Contemporaneamente, sul disco sono registrate in senso verticale altre oscillazioni che misurano la velocità del mezzo. Con questo tipo di apparecchio sono richiesti inserimenti aggiuntivi da parte del conducente a penna sulla parte centrale del disco, quali nome e cognome, data partenza, luogo partenza, targa del veicolo, km del veicolo alla partenza e stesse informazioni vanno registrate all'arrivo. Ogni disco può essere usato per massimo 24 ore, un giro completo del disco, dal momento della partenza, all'interno delle quali devono essere contemplati e registrati i periodi di riposo previsti per legge.

La seconda tipologia, ossia l'unica consentita per i veicoli immatricolati a partire dal 1 maggio 2006, è il Tachigrafo digitale (già dal termine si respira la modernità). Si tratta di uno strumento elettronico con sensori di movimento collegati alle ruote e all'accensione del mezzo, che registra gli stessi dati del cronotachigrafo con alcune sostanziali differenze. Il nuovo tachigrafo dispone di un selettore di attività manuale, con il quale i conducenti indicano le attività lavorative differenti dalla guida, ovvero quando il sensore collegato alle ruote segnala che il mezzo è fermo. Nel tachigrafo, al momento della partenza, deve essere inserita la carta o le carte (in caso di viaggio in coppia di due conducenti) personali degli autisti, dove sono registrate le informazioni dell'attività svolta, da conservare per un determinato periodo.

Questi dati possono essere consultati attraverso un hardware ed un software specifico, rilasciato dalle stesse case di produzione del Tachigrafo, in possesso alla polizia stradale e al personale ispettivo del Ministero del Lavoro, per la verifica della regolarità dei tempi di guida e di lavoro e di eventuali infrazioni commesse dal conducente, in pratica si passa dai 28 dischetti a bordo alla memoria su cip.

Parallelamente alla disciplina sul tachigrafo, la normativa europea ha nel tempo regolamentato i tempi e le attività connesse alla professione di conducente di mezzi commerciali e trasporto pubblico per lunghe percorrenze con mezzi superiori ad una certa capienza, ossia gli stessi indicati come mezzi che obbligatoriamente prevedono l'implementazione di tale strumento.

Così la direttiva CE 15/2002, recepita in Italia con il decreto legislativo 234 del 2007, definisce l'attività lavorativa di questo tipo di conducenti, ne pone dei limiti sia medi che assoluti nell'arco di un dato periodo e indica nel tachigrafo (analogico prima e digitale poi) lo strumento di misurazione del lavoro: guida, attesa al carico e scarico o altre attività, la disponibilità e infine il riposo. Allo stesso modo, il regolamento CE 561/2006 determina il tempo massimo di guida e gli intervalli obbligatori di riposo

tra un periodo di guida e un altro e riconosce allo strumento il ruolo centrale nella misurazione di detti tempi.
Solo le officine autorizzate possono fare manutenzioni e/o riparazioni di questi strumenti che sono sigillati e non dovrebbero poter essere manomessi. I dischi di registazione dell'analogico e i nastri di stampa (simili a scontrini) che emette il più moderno strumento digitale sono tutti anticontraffazione.
Anche se il sistema sembrerebbe perfetto presenta possibilità di manomissione.
Con il cronotachigrafo analogico si può usare un disco di registrazione ogni 24ore di attività dal momento della partenza, in questo lasso di tempo devono essere compresi e registrati anche determinati periodi di riposo tra una guida e l'altra, fissati per legge e sanzionabili in caso di mancata fruizione. Se, però, come avviene da sempre, il conducente usa più dischi e ne conserva solo uno al giorno per la possibile ispezione di controllo, può facilmente non rispettare alcun limite di guida (e quando il disco pirata è inserito neanche il limite di velocità) e alcun obbligo di riposo. Con l'analogico abbiamo un tipo di manomissione anche più picaresco e fantasioso, con il noto caso della statuetta di "Padre Pio" che, posizionata sulla scocca di guida, nasconde un pulsante che, all'occorrenza, aziona una calamita di isolamento e blocco del funzionamento dello strumento, con le medesime utilità del doppio o plurimo disco al giorno.
Con il tachigrafo digitale, la stessa proprietà fisica della calamita è sfruttata, posizionandola nel retro tra i cavi di collegamento al software di registrazione.
Altri esempi negativi sono il doppio canale/binario di registrazione dati: uno ufficiale e regolare; l'altro nascosto e registrante la reale attività del mezzo e del conducente. Unico difetto di quest'ultima modalità è che, ad un attento controllo da parte della polizia stradale, la manomissione dello strumento risulta evidente, prova ne sono i diversi verbali delle forze dell'ordine, con relative denunce e sospensioni della patente e della carta di qualificazione del conducente in caso di fermo.

Recentemente si è venuti a conoscenza dell'esistenza di software "pirata" per la manomissione delle registrazioni in remoto, ma sembra che la polizia si stia attrezzando in tal senso, ritenendo la possibilità che tali manomissioni lascino traccia nelle registrazioni digitali più che concreta e verificabile.
Perché tutto ciò avviene?
Nel caso di lavoratori subordinati, sono quasi sempre le aziende a imporre tali ritmi e, di conseguenza, la stessa manomissione dello strumento e il lavoratore si trova spesso in condizione di non poter resistere a tali pressioni, soprattutto in un periodo di profonda crisi.
Quando, invece, si tratta di lavoratori autonomi, sono loro stessi a praticare questi sistemi per competere con il ribasso delle tariffe e con i ritmi delle consegne, richiesti dai committenti dei viaggi per non perdere i lavori di trasporto affidati.
Negli ultimi anni la Filt Cgil ha elaborato e messo in atto un progetto di diffusione nei vari territori dell'hardware e del software per la lettura delle carte tachigrafiche dei conducenti, con l'obbiettivo di assistere per la lettura delle carte tachigrafiche i lavoratori autisti su tutto il territorio nazionale.
Così gli autisti possono verificare ed estrapolare le informazioni inerenti la loro attività, in modo autonomo rispetto all'impresa, e contestare eventuali mancanze o irregolarità nella retribuzione con il supporto degli uffici vertenze e dei sindacati territoriali.
Cosa altrettanto importante, le segreterie Filt Cgil territoriali/regionali possono accedere attraverso le carte tachigrafiche dei loro iscritti direttamente alle informazioni sulla quantità di lavoro svolta nei mesi precedenti e preparare insieme ai lavoratori delle piattaforme rivendicative aziendali, che concretamente misurano e premiano la produttività del lavoro.
La Filt Cgil diviene in questo modo sede operativa e aggregativa di una specifica categoria di lavoratori che, proprio perché in viaggio per la maggior parte del tempo, non si riuscirebbe a raggiungere se non nelle aree di sosta autostradali, o nelle aziende strutturate, sempre più rare, dove ancora permane una situazione consolidata di rappresentanza sindacale.
Vista la polverizzazione del settore dell'autotrasporto, la disponibilità di questi strumenti è la risposta ideale per rintracciare e tenere unito il lavoro, dando al contempo risposte e riferimenti a questo anello sempre più debole della filiera delle attività del trasporto merci.

Elenco delle regioni che hanno la strumentazione per il controllo dei cronotachigrafi, con relative quantità di postazioni:

Abruzzo, Alto Adige, Campania, Lazio, Marche, Piemonte, Sicilia, Trentino e Umbria:	**n. 1**
Liguria e Sardegna:	**n. 2**
Toscana:	**n. 3**
Lombardia e Veneto:	**n. 5**
Emilia:	**n. 6**

Una politica industriale della logistica *per la competitività italiana*

di Pietro Spirito, Università di Roma Tor Vergata

"La qualità della logistica può influenzare le decisioni di localizzazione delle imprese, da quali fornitori comperare, e in quali mercati dei consumatori entrare; per tale ragione, rendere efficienti i sistemi logistici è una determinante critica della connettività di un Paese al mondo e per questa ragione è uno strumento importante delle politiche di sviluppo".
(ricerca Banca Mondiale Europea)

L'industria logistica ha assunto, nel corso degli ultimi decenni, un peso sempre più rilevante, sia nella formazione del valore aggiunto sia per le ricadute sulla competitività del tessuto produttivo nel suo insieme. Anche l'economia italiana ha registrato una forte battuta d'arresto sulla produttività totale dei fattori. Per rilanciare la competitività delle imprese serve anche una politica industriale per la logistica, basata su molteplici azioni convergenti, secondo un disegno unitario.
Prima di affrontare i percorsi che possono condurre alla definizione ed all'implementazione di rilancio industriale della logistica, esistono due questioni che vanno poste in premessa, e che costituiscono gravi anomalie italiane: da un lato infiltrazioni delle organizzazioni criminali nel tessuto produttivo e dall'altro geometria estremamente variabile nella regolazione del mercato del lavoro.
L'articolazione dell'offerta dei servizi si è strutturata in una complessa catena di sub-forniture, che lasciano al "*logistic service provider*" il ruolo di assemblatore di anelli della produzione logistica per tasselli elementari. Questo modello di erogazione, se da un lato ha consentito di conseguire significativi recuperi di competitività, dall'altro si è rivelato anche strumento per le infiltrazioni dell'economia criminale e meccanismo per una deregolamentazione eccessiva delle condizioni del lavoro in alcuni anelli della catena logistica.
Sul primo punto, estremamente delicato per la trasparenza del mercato, esistono ormai prove evidenti: un'indagine della magistratura sull'organizzazione della multinazionale TNT in Lombardia evidenzia i meccanismi con i quali si insinuano nella catena logistica vere e proprie organizzazioni mafiose. "In tutta la catena di consegna, l'azienda madre si occupa, direttamente, solo della sponsorizzazione dei mezzi con i colori e il logo ufficiale, fornendo tutti gli elementi di know how. Esattamente come accade in un contratto di franchising. Lì si ferma la vera e propria TNT. Tutto il resto rimane fuori dal perimetro aziendale. Ed è proprio lì fuori che la 'ndrangheta conquista il suo spazio, arrivando alle soglie della multinazionale ... L'impresa mafiosa conquista il ruolo di fornitore esclusivo del corriere espresso in una certa zona, che è quella in cui il clan mafioso interessato all'affare esercita la sua influenza. e il risultato è che la 'ndrangheta ci porta i pacchi a casa". Di questo tema si parla poco, e sarebbe il caso invece di tenerlo in evidenza nell'agenda del cambiamento necessario, non solo nel settore della logistica.
Per quanto riguarda l'organizzazione del lavoro e le regole di funzionamento di questo mercato, nelle diverse aziende che si occupano di servizi logistici coesistono situazioni di assetto iper-regolato ed ipo-regolato. Entrambi questi approcci, soprattutto quando si presentano in modo contestuale, sono un vincolo per la competitività di sistema.

Mentre nelle realtà economiche che sono ancora eredità dei vecchi monopoli pubblici stentano ad affermarsi regole di efficienza coerenti con lo scenario di liberalizzazione che si è venuto a determinare, d'altra parte sono proliferate sul mercato, nella catena delle sub-forniture per i servizi logistici, condizioni di lavoro prive persino delle minime tutele, con una concorrenza al ribasso che mette i lavoratori in una situazione di sfruttamento e di subordinazione inaccettabile per un Paese industrializzato come il nostro. La recente vicenda delle cooperative che operano all'interno del magazzino centrale dell'Ikea a Piacenza ha costituito la spia di una situazione diffusa in molti cicli delle lavorazioni logistiche.

Alla luce di questi fatti diventa prioritario mettere in campo un processo di normalizzazione delle condizioni di lavoro nell'intero settore, che deve necessariamente passare per uno statuto dei lavori capace da un lato di superare anacronistiche protezioni nei settori eredi dei vecchi monopoli pubblici e dall'altro di introdurre diritti minimi in altri segmenti che oggi operano al di fuori di tutele degne di un Paese civile.

Una svolta nell'assetto dei mercati, ed anche quindi nel settore della logistica, dipende dalla qualità delle politiche pubbliche che sono messe in campo; come sottolinea la Banca Mondiale, "l'efficienza della logistica dipende dai servizi governativi, dagli investimenti, dalle politiche. Costruire infrastrutture, sviluppare un regime di regolazione per i servizi di trasporto, definire e implementare procedure doganali efficienti sono tutte aree nelle quali il governo gioca un ruolo importante".

La debole struttura del sistema logistico italiano è uno dei fattori che sta alla base delle deludenti performance di competitività industriale del nostro Paese. Nella classifica della Banca Mondiale sull'efficienza dei servizi logistici, l'Italia si colloca al ventiquattresimo posto: questo gap condiziona pesantemente la competitività dell'industria italiana, non solo in termini di costosità delle operazioni, quanto soprattutto in termini di efficienza e di posizionamento sui mercati internazionali.

L'incidenza della logistica nelle strutture di costo delle produzioni è rilevante e costituisce fattore strategico per il posizionamento competitivo sui mercati. Secondo lo studioso Hakan Keskin, nell'Unione Europea "il settore della logistica costituisce il 15% del costo dei prodotti finiti. Secondo le stime della Commissione, le inefficienze che si determinano nei canali logistici pesano per l'1% del prodotto nazionale lordo comunitario". Un Paese che offre un telaio di servizi logistici adeguati dal punto di vista competitivo consente alle industrie di poter attingere a vantaggi comparati che determinano un valore aggiunto competitivo. Al contrario, un costo logistico più elevato rispetto ai concorrenti, e una qualità inferiore dei servizi erogati, "costringe" le aziende o ad assumere decisioni di *offshoring*, o a pagare un extracosto di inefficienza logistica. Insomma, per una ricerca della Banca Mondiale "la qualità della logistica può influenzare le decisioni di localizzazione delle imprese, da quali fornitori comperare, e in quali mercati dei consumatori entrare; per tale ragione, rendere efficienti i sistemi logistici è una determinante critica della connettività di un Paese al mondo e per questa ragione è uno strumento importante delle politiche di sviluppo".

Un asse prioritario di intervento riguarda la riforma del sistema degli interporti e dei porti, per qualificarne l'offerta di servizi e per gerarchizzarne le funzioni, evitando una polverizzazione degli asset logistici che costituisce uno dei principali punti di debolezza attuali. In Campania sono stati realizzati due interporti a distanza di poche decine di chilometri (a Marcianise e a Nola), l'arco ligure vede tre porti competere per attrarre le compagnie internazionali di navigazione (Genova, La Spezia e Savona), lungo l'asse adriatico si sono fronteggiati progetti antagonisti di sviluppo portuale (Monfalcone, Venezia, Trieste), con discussioni teoriche che hanno avuto il solo effetto di generare una paralisi decisionale. Per generare una geografia logistica coerente con la competitività delle prestazioni del settore e con la capacità di attrarre operatori del mercato, occorre che si superi quindi il provincialismo nelle decisioni sugli investimenti da realizzare, e che si punti su una maggiore qualificazione dei servizi offerti nelle piattaforme logistiche.

Nei porti e negli interporti occorre attrarre funzioni qualificate di servizi per la logistica, per arricchirne valore e competitività: meno investimenti in cemento, più investimenti nelle tecnologie e nella organizzazione. Ancora oggi, tanto per fare un esempio, alcune prestazioni di servizio costituiscono un fattore bloccante per l'efficienza nell'intera catena logistica: pensiamo, ad esempio, al costo delle manovre ferroviarie in alcuni porti italiani, che rappresentano una vera e propria barriera all'accesso per sviluppare l'intermodalità.

La qualità e la tempestività delle operazioni doganali nei punti di interscambio strategici per il commercio internazionale costituisce

un altro elemento determinante per incidere sull'efficienza delle prestazioni logistiche nel ciclo complessivo delle lavorazioni. Per la Banca Mondiale "una chiave della nuova agenda è un approccio maggiormente olistico nelle procedure di autorizzazioni doganali. Un tale approccio richiede maggiore collaborazione tra tutti gli organismi deputati ai controlli sugli standard, ai controlli sanitari, al trasporto ed alla salute, e l'adozione di approcci moderni alla *compliance* regolatoria".

Consentire i controlli doganali non solo nei porti di arrivo delle merci, ma anche negli interporti, se la merce è inoltrata via ferrovia, può costituire uno snellimento delle operazioni e un incentivo sostanziale all'utilizzo maggiore della intermodalità. Se si considera esclusivamente l'efficienza dei servizi doganali scivoliamo, per Banca Mondiale, al ventisettesimo posto, in un'area prioritaria di intervento per recuperare efficienza.

Nei decenni che hanno consolidato la struttura industriale italiana basata su sistemi di piccola e media impresa agglomerati in distretti, la scelta prevalente è stata quella di delegare le funzioni del trasporto e della logistica. Il modello di acquisto delle materie prime e dei semilavorati e di vendita dei prodotti per l'esportazione da parte delle aziende italiane, soprattutto di quelle di media e piccola dimensione, ha privilegiato il meccanismo del "franco fabbrica" rispetto al "franco destino", consegnando così la gestione di una parte rilevante del valore aggiunto derivante dalla logistica agli importatori, che hanno orientato le proprie scelte verso le multinazionali del settore, di matrice prevalentemente estera. Si è creato in questo modo un circolo vizioso, che da un lato ha penalizzato la crescita di un'industria logistica italiana e dall'altro ha privato il sistema industriale di un sensore per la penetrazione sui mercati internazionali.

La scelta del modello di vendita "franco fabbrica" ha prodotto come conseguenza un processo di colonizzazione della logistica italiana. Oggi i principali operatori di offerta in Italia sono aziende multinazionali, essenzialmente tedesche e francesi, che interpretano il nostro mercato come una pedina in uno scacchiere più ampio. Questo assetto è l'esito di scelte di posizionamento strategico che altri Paesi hanno compiuto, nell'assenza di politiche e di scelte italiane. In questo modo si cede sovranità su una parte rilevante del valore aggiunto prodotto, spiazzando la possibilità di far nascere un'industria logistica competitiva, che sappia operare per valorizzare il "*made in Italy*". Essere diventati come Paese soggetti importatori di competenze e di imprese che erogano servizi logistici, oltre a sottrarre quote di mercato alle aziende nazionali, ha retroagito sul livello della produttività totale dei fattori, in quanto è noto che esiste una correlazione diretta tra propensione alle esportazioni e livello di produttività. È ora difficile recuperare il tempo perduto. Tuttavia, alcune azioni sono possibili, necessarie ed urgenti.

Sarebbe opportuno costruire, come indicato anche nelle linee del Piano Nazionale della Logistica, un sistema di incentivi, mediante sgravi fiscali dell'IVA sul valore aggiunto delle attività di logistica trasformate da franco fabbrica a franco destino. Nel breve periodo, questa misura sarebbe costosa per le finanze pubbliche, in quanto si tratterebbe di ridurre il peso fiscale per le aziende. Va detto tuttavia che, rinunciare ad una parte di introiti fiscali oggi, potrebbe nel medio termine determinare maggiori introiti nel futuro, in quanto si potrebbe favorire la crescita e il consolidamento di un'industria nazionale della logistica, che darebbe anche un contributo alla ripresa dell'occupazione. Sarebbe comunque bene sperimentare questa misura in modo mirato, anche per verificarne gli effetti e per adattarne meglio le caratteristiche in fase di iniziale valutazione sugli effetti reali nei processi decisionali delle aziende.

Con una misura di incentivazione di questa natura, direttamente mirata a finanziare la domanda (e non l'offerta, come spesso accade - in modo deleterio - nelle azioni di politica industriale) ci si potrebbe riappropriare di un fattore strategico di posizionamento competitivo sui mercati internazionali, come è la logistica, consentendo anche all'economia nazionale di poter far crescere un settore che, invece, nei passati decenni ha visto progressivamente diventare i nostri attori più sub-fornitori di prestazioni, che non organizzatori della catena logistica.

Un altro strumento di politica industriale della logistica, con una riforma a costo zero, consiste nel riscrivere le regole di funzionamento degli atti di concessione e dei contratti di servizio delle pubbliche amministrazioni. Questo aspetto, che vale in generale per il miglioramento di efficienza nell'erogazione dei servizi pubblici, ha ricadute molto rilevanti nel funzionamento delle piattaforme logistiche, soprattutto nei recinti portuali, che sono gestiti secondo meccanismi di concessione o con contratti stipulati dalle Autorità Portuali. Il fenomeno del *contracting out* di funzioni precedentemente erogate in modo diretto dalla pubblica amministrazione costituisce uno degli elementi di più profonda trasformazione che si sono determinati nei decenni scorsi.

La matrice delle inefficienze nei servizi dipende anche dall'assenza di incentivi economici e di controlli sostanziali negli atti della pubblica amministrazione, quando è affidato a terzi lo svolgimento di attività economiche (concessione di banchine portuali, contratti di servizio pubblico per il trasporto locale). Attualmente le AP affidano le banchine ai terminalisti in cambio di un corrispettivo generalmente fissato mediante un valore di affitto dell'area a metro quadrato. A quel punto, il gestore costruisce il proprio conto economico considerando il canone di concessione un costo fisso, e lavorando per massimizzare gli introiti, che in larga parte derivano dai tempi di stazionamento delle merci e dei contenitori in banchina. L'esito di questa regola contrattuale è paradossale: il sistema è costruito, dal punto di vista delle convenienze economiche, per massimizzare i giorni di stoccaggio delle merci in porto, determinando per questa via uno spiazzamento competitivo della portualità italiana.

Mutando il sistema di incentivi alla base di concessioni o contratti, cambierebbe il quadro delle convenienze per i terminalisti: se fosse, in particolare, definita una regola in base alla quale il corrispettivo economico per la concessione o per il contratto fosse inversamente proporzionale rispetto al numero dei giorni di stoccaggio in banchina delle merci e dei contenitori (e quindi maggiore al crescere dei giorni di stoccaggio), molto probabilmente i terminalisti dovrebbero agire per rendere più spedito l'inoltro, evitando, come ha osservato Ikea, che i tempi di stoccaggio dei container siano pari oggi a 9 giorni nel porto di Genova. Cambierebbe a quel punto anche l'attrattività del sistema portuale italiano, oggi certamente condizionata dalla lentezza e dalla costosità delle operazioni in banchina.

Ma il Trasporto Pubblico Locale *è o non è* un'industria?

di Bruno Lombardi, Amministratore Delegato RATP Dev Italia

Vi propongo di fare alcune considerazioni su di NOI.
No, non NOI e LORO, ma su tutti NOI che operiamo nel trasporto pubblico locale in Italia: lavoratori, aziende, sindacati, enti locali, regioni, governo, unione europea e senza dimenticare i passeggeri. Vi propongo alcune considerazioni per delineare una prospettiva meno cupa di questo settore (che non è ancora un'industria).

La situazione

C'è una gran confusione oggi: contratto di lavoro scaduto; normativa di settore fatta e disfatta; aziende sull'orlo del fallimento; Incertezza sulle aggregazioni che si sono realizzate e incertezza sull'esito di quelle avviate; gare per il mercato del tpl che non partono o sono annullate o danno esiti negativi; subappalti come unico modo per ridurre i costi; esuberi di personale; riduzioni rilevanti dei contributi in conto esercizio e ancora di più di quelli per investimenti; in uno stesso territorio aziende che perdono strutturalmente soldi ed altre, seppur a fatica tenuto conto della situazione, ne guadagnano...
Quale che sia la situazione, il trasporto pubblico è parte essenziale del contratto sociale del nostro Paese, insieme alla scuola e alla sanità. Quindi, NOI dobbiamo definire e attuare, ciascuno per la nostra parte, le modalità per uscire da questa situazione.

Le cause

Le dimensioni ridotte dei mercati locali e la posizione delle aziende che, in vari casi, possono compensare servizi a redditività negativa con attività o settori in esclusiva molto remunerativi.
La mancanza o la non attuazione di una strategia di sviluppo, non necessariamente territoriale, ma nel senso del miglioramento del servizio, dell'ottimizzazione dei costi per remunerare il capitale investito e dare un maggiore beneficio agli utenti.

La scarsa o negativa redditività dei conti aziendali che ha impoverito le capacità di finanziamento e, quindi, di sviluppo.
I subappalti come modo per ridurre i costi in luogo di essere un elemento, ma non l'unico, per supportare la strategia di sviluppo.
La ritardata presa in conto del fatto che il mercato del tpl, lato domanda e lato concorrenza, sta cambiando da almeno dieci-quindici anni; di conseguenza si è verificato un ritardo o addirittura una resistenza alla ri-organizzazione delle aziende per un mercato sempre più in competizione.
Competizione non solo fra operatori del tpl ma, oltre che fra i vari modi di trasporto, anche fra le città ed i territori in genere: gli italiani viaggiano sempre di più e fanno paragoni con l'offerta di trasporto in altre città ed altri territori.
Una scarsa comunicazione e concertazione fra aziende e rappresentanti dei lavoratori sui temi della competizione, dello sviluppo e della redditività dei conti aziendali.
Una mancanza di politica industriale del Governo sul tema della mobilità dei cittadini e, in particolare, del settore del tpl su gomma e ferroviario. Constatiamo, infatti, che investimenti e contributi non appaiono essere decisi, da Governo e da Regioni, sulla base dei bisogni di mobilità attuale e in prospettiva dei cittadini, ma sulla base dei due principali modi di trasporto: ferroviario e gomma.

Per una migliore prospettiva

Le Regioni dovrebbero essere in grado, con una propria struttura magari affiancata da sperimentati consulenti, di progettare l'offerta di mobilità, basandosi non sull'offerta e le infrastrutture esistenti, ma sulla possibile evoluzione dei bisogni dei cittadini e dei turisti. Già ora sono progettati ed approvati piani di sviluppo territoriale e della mobilità, ma le Regioni devono saper fare

ancora meglio la progettazione di dettaglio, che è quella che permette di indire gare di appalto di infrastrutture e di servizi su basi molto più precise e, di conseguenza, ridurre drasticamente le polemiche e i ricorsi.
Sulla base dei capitolati di gara dettagliati i concorrenti, automobilistici e/o ferroviari, pubblici o privati, dovranno produrre un dettagliato Piano Industriale (e non solo un programma di esercizio) che consentirà all'Ente Appaltante, ad appalto di servizi concluso, di controllare non solo il servizio realizzato, ma anche l'attuazione del Piano Industriale.
Per non essere in conflitto di interesse, le Regioni e gli Enti Locali dovrebbero ridurre la loro proprietà nelle aziende di trasporto anche a quote minime per concentrarsi sulla programmazione dell'offerta e sul controllo dell'esecuzione dei servizi. La loro presenza nel capitale consentirà, comunque, di controllare ed intervenire nell'attuazione del Piano Industriale.

In un'attività (industria?) che vede una stretta contiguità e contemporaneità fra la politica del territorio e le azioni, giornaliere e strategiche, delle aziende di tpl, il Piano Industriale dell'azienda che ha ricevuto in appalto i servizi di trasporto deve dare evidenza del PROGETTO di trasformazione dell'azienda stessa, nel senso di una sua maggiore capacità competitiva sul mercato come conseguenza del suo sviluppo.
Lo sviluppo compiuto dà anche risultati economici e finanziari che mettono in condizione l'azienda di fare investimenti, nel personale e nelle dotazioni operative, per essere forte nella competizione per il mercato e anche per altri mercati territoriali. E gli investimenti si fanno su chi o su cosa ha margini di progressione. Il vantaggio del tpl è che in ogni luogo, dove più e dove meno, la domanda c'è; un mercato che possa contare su di una base minima di "clienti" ed ha ampi margini di accrescimento è un mercato molto appetibile. Gli investimenti cercano settori-industrie dove essi hanno maggior margine di sviluppo per ricompensare il rischio dell'investimento; certo, gli investitori sono molto sensibili alla "certezza delle condizioni", nel caso del tpl alla stabilità della legislazione ed alla certezza dei contributi pubblici.
Lo sviluppo compiuto si ottiene solamente con un efficace dialogo ed una concertazione con i rappresentanti del personale.

Le azioni immediate

La prospettiva sopra descritta non è di facile attuazione e, comunque, richiede tempi lunghi. Allora, cosa fare subito?
Alcune azioni possono essere messe in atto rapidamente:

- promulgare una legge che definitivamente attui il Regolamento UE sui trasporti locali; essa dovrà essere ripresa nelle leggi regionali in materia;
- definire una norma certa e di lungo periodo che regoli la definizione delle quantità dei contributi al tpl e delle modalità di allocazione ai territori e, poi, alle aziende;
- dare i contributi pubblici sulla base di costi standard e non sullo storico; per gestire al meglio le necessarie transizioni dovrà essere possibile tenere conto di periodi di "allineamento" dai costi storici a quelli standard;
- nei contributi pubblici, comprendere la quota di ammortamento delle dotazioni operative (es.: bus e treni) per dare la possibilità di programmare il ricambio di quelle dotazioni;
- rinnovare il CCNL e, con l'occasione, definire delle modalità di rinnovo dei contratti di lavoro affinché esse siano meglio correlate ai Piani Industriale aziendali;
- nelle aziende a totale capitale pubblico, i manager dovrebbero avere contratti a PROGETTO correlati, appunto, al Piano Industriale di periodo.

Conclusioni

Un PROGETTO NAZIONALE di evoluzione del mercato e degli operatori del trasporto locale verso una maggiore industrializzazione gioverebbe alla Politica e agli Enti Locali perché darebbe loro il ruolo che a essi compete, gioverebbe alle aziende per la certezza delle regole del mercato, gioverebbe ai lavoratori perché farebbero parte di aziende presenti nel mercato per loro intrinseca capacità e ciò è garanzia di continuità del lavoro e di sviluppo, gioverebbe ai cittadini per un'offerta di trasporto più centrata sui bisogni di mobilità che di confini territoriali, gioverebbe al Paese per un generale miglioramento della mobilità che è fattore di competitività fra i territori per i riflessi sugli insediamenti industriali e il turismo.

Il Gruppo RATP opera nel settore del trasporto pubblico locale in Europa, nelle Americhe, in Africa e in Estremo Oriente, dove gestisce Tpl per un valore annuo di circa 5 miliardi di euro con margini che consentono sviluppo e investimenti. I 56.000 addetti, nel mondo, lavorano per produrre servizi di qualità ed affidabili a Parigi, Londra, Manchester, Casablanca, Firenze, Hong Kong, Washington, Algeri, San Paolo, Seul e molte altre località e territori. La peculiarità delle aziende del Gruppo RATP sta nella capacità di operare con ogni modo di trasporto pubblico (ferrovia regionale, metropolitana, tram-treno, tranvia, autobus, trasporto a domanda e speciale). Inoltre, RATP ha una particolare competenza nell'ottimizzazione dei vari modi di trasporto, nell'intermodalità e nella gestione dei punti d'interscambio modale. In Italia RATP Dev opera a Belluno, in Emilia, in Toscana ed ha progetti di sviluppo nel Lazio.

CAMUSSO
Linguaggio e passione di una sindacalista

A colloquio con Laura Tosetti, per capire come le donne possono cambiare il modo di essere e di agire del sindacato.

Questo è contemporaneamente un libro sul sindacato, sulle donne e un'analisi sul linguaggio. Qual è la componente che ti interessa di più?

Se dovessi pensare all'attualità e al mio impegno quotidiano, direi l'interrogativo: quanto conta e a cosa serve il sindacato nel terzo millennio? Negli ultimi anni le organizzazioni dei lavoratori sono state messe spesso sotto accusa essenzialmente per due motivi. Il primo è: la categoria più forte nei sindacati è quella dei pensionati. Il secondo punta sul presupposto, che ha qualche senso ma che andrebbe valutato in modo sereno e serio, che i sindacati non tutelano i non tutelati, e che presentano limiti di tempestività e di rappresentanza, soprattutto nei confronti dei giovani e in un mondo globalizzato. Sono temi che si inseriscono in uno scenario di profondo cambiamento. E che, ovviamente, mi riguardano direttamente e informano il mio lavoro e il mio modo di guardare all'attività che svolgo.

Un'analisi critica sul sindacato, quindi?

No, anche se provo a porre qualche interrogativo. La nostra società manca di attenzione rispetto alle sue componenti più importanti. Le categorie più deboli e al tempo stesso più attive sentono maggiormente il bisogno di avere un progetto per il futuro: parlo dei giovani, di chi perde il lavoro per colpa della crisi, delle donne e dei lavoratori immigrati. Quattro categorie che rischiano di percepire come inutile tanto l'impegno politico quanto quello sindacale. I conflitti tra i sindacati e i complessi rapporti con la politica, invece, richiedono uno sforzo di ricomposizione, perché entrambi gli attori, in crisi di identità, di rappresentanza, di legittimazione, possano ricoprire quel ruolo di agenzie di mediazione sociale che sembra ormai perduto, ma che le nuove forme di "*civic engagement*" ancora non sono in grado di sostituire. Di fronte alla necessità di forme di rappresentanza più sofisticate, quasi personalizzate per le mille sfaccettature che il lavoro oggi presenta, il sindacato tradizionale, confederale, è in crisi di legittimazione perché ha continuato a rispondere con modalità tradizionali e monolitiche a sfide nuove e a nuovi segmenti, ciascuno con la sua specifica aspirazione.

"L'attenzione al linguaggio l'ho imparata… le parole possono essere degli oggetti molto violenti, possono essere degli oggetti molto discriminatori. Quindi è per me una cosa che ricorre, avendolo capito e assorbito, utilizzando un linguaggio attento al genere, alla storia del femminismo, all'individuale".(intervista di Tosetti a Camusso, 11.10.2011)

Un libro che analizza più il sindacato che Camusso?

No, assolutamente. Dicevo che questi temi, diventati centrali anche durante la campagna elettorale, non possono essere accantonati. Anzi. Ma la mia ricerca riguarda la figura di Susanna Camusso, non tanto e non solo dal punto di vista biografico, quanto per provare a rispondere ad una domanda per me importante: com'è stato possibile, per una donna, diventare segretario generale della Cgil? L'interesse per questo argomento nasce dal mio impegno in sindacato, nella Filt, una categoria prevalentemente maschile ma anche un po' maschilista, in cui lavoro da più di vent'anni. Un mondo in cui sono entrata giovanissima e sono cresciuta, che amo e, a volte, provo a criticare in modo propositivo.

Come è stata possibile quell'elezione di Camusso, il 4 novembre 2010?

Ho provato a ragionare sulle condizioni che hanno reso possibile quello che può, forse ottimisticamente, essere visto come un vero e proprio cambio di paradigma. E mi sono chiesta: si è trattato di una combinazione casuale di eventi o di un lungo percorso maturato in oltre cent'anni di storia della Cgil? Ma ci sono altre domande: quali cambiamenti ha portato – e porterà – questa "impronta femminile" nell'azione sindacale? E ancora: una donna con un'esperienza di militante femminista, farà la differenza? Con la mia ricerca ho provato a offrire qualche risposta a queste domande, prima di tutto ricostruendo la storia delle donne nel sindacato, dalle origini a oggi, poi provando a quadrare il cerchio con una serie di interviste a testimoni privilegiati. A partire dalla stessa Camusso, da Guglielmo Epifani e Sergio Cofferati. Ma proprio perché ho cercato di affrontare l'argomento nel modo più obiettivo, di svolgere una ricerca imparziale, non ideologica e completa, ho sentito anche *opinion leader* come Maria Latella, attualmente direttore del settimanale di *A*, Paolo Serventi Longhi, giornalista dell'agenzia Ansa e oggi vicepresidente vicario dell'Inpgi, l'Istituto di previdenza della sua categoria, Roberto Mania, giornalista de *la Repubblica*, Enrico Cisnetto, editorialista economico che da anni studia e descrive i processi di cambiamento del capitalismo italiano e internazionale, soprattutto in relazione alle dinamiche politiche.

Parliamoci chiaro: nel sindacato è stata raggiunta la parità tra uomini e donne?

Diciamo che si è fatta molta strada, ma ne resta ancora da compiere. Basta pensare alle difficoltà incontrate da molte donne, più che dagli uomini, nell'attività sindacale di base, soprattutto nelle piccole aziende.

«Il futuro è dei giovani e del lavoro, non è solo il titolo della nostra manifestazione, è il nostro fare, il nostro impegno, la condizione perché ognuno di noi fin da oggi possa stare meglio. Il futuro, il lavoro, poter studiare sono oggi le parole che uniscono le piazze, che uniscono il paese, il paese vero, quello che ha bisogno di risposte. È il nostro progetto, il nostro fare, il nostro impegno». (Camusso, Roma 27 novembre 2010)

Ai "ritmi e modi" dell'attività sindacale, ancora costruiti secondo canoni maschili. Ma dai tempi eroici, quando una donna sindacalista sembrava quasi un "caso", si è andati molto avanti. Quando è stata posta la questione di genere e del riequilibrio con la norma antidiscriminatoria, col ruolo e l'esperienza dei coordinamenti e del dipartimento pari opportunità, ma soprattutto con le battaglie delle donne per l'aborto, il divorzio, l'eguaglianza nel mondo del lavoro.

Quindi un libro che parla di una donna, ma vuole raccontare tante altre donne nel sindacato?

Il lavoro nel sindacato è diverso dagli altri. Camusso lo sintetizza bene con la parola "passione", un tema che le è caro: "*È fondamentalmente la passione del pensare di essere dalla parte giusta e il fatto che i lavoratori e le lavoratrici possano stare meglio è di per sé uno straordinario risultato*". Ecco, credo che quella parola, passione, ma anche servizio, rispetto, possano rappresentare al meglio il lavoro di chi sta dentro il sindacato. E gli aspetti che magari ho evidenziato criticamente potrebbero essere uno spunto di riflessione. Per tutti, me per prima. La leadership al femminile dovrebbe esaltare i valori e le capacità storicamente attribuite alle donne, come l'ascolto, l'attenzione ai veri problemi, la protezione e la cura dei più deboli, i giovani, gli anziani, ma anche gli "altri", l'accoglienza di coloro che hanno cultura e radici diverse, il rispetto dell'ambiente in cui viviamo e così via. In questo senso credo che la leadership al femminile possa rappresentare la vera speranza per la nostra società, una società "*in progress*", sempre più eterogenea e globalizzata.

"Carriera e linguaggio di una donna nel sindacato": la parte decisamente più innovativa del tuo studio è una riflessione sul linguaggio del e nel sindacato e su quanto può essere cambiato con una segretaria donna.

Questa ricerca non vuole essere semplicemente la biografia di una persona seppur eccezionale come Susanna Camusso, ma un'analisi del suo modo di porsi, soprattutto dal punto di vista lessicale, di fronte ai problemi del mondo sindacale. L'interesse personale, la passione e la strategia di coordinamento della ricerca mi hanno portato a studiare e ad analizzare soprattutto il linguaggio di Susanna Camusso. Usa espressioni linguistiche, sfumature di senso, metafore soprattutto, che lascino in qualche modo intuire che si tratta di un segretario generale che è "anche" donna? C'è una differenza percepibile? L'analisi delle metafore nei discorsi di Susanna Camusso è stata condotta estrapolando alcune espressioni e sottolineandone il senso. È un tipo di lavoro che richiede sensibilità e capacità di "ascoltare" le parole per quello che hanno da comunicare ed evocare, ben diversa dall'analisi quantitativa che individua le frequenze della parole, ma poi non è in grado di dare loro un senso qualitativo. È stata anche condotta una selezione di molti testi di Susanna Camusso che esemplificano quel che si potrebbe fare se si volesse affrontare un'analisi metaforologica meticolosa, ma forse senza grandi prospettive interpretative. Ho cercato, insomma, di svolgere una ricerca dal sapore empirico, di verifica delle mie teorie e costruzioni intellettuali, servendomi degli strumenti più aderenti all'oggetto di studio e di quelli più innovativi forniti dalle discipline che si occupano di metodologia della ricerca sociologica e politica.

Come sintetizzeresti questo libro?

Forse come un lavoro complesso che prova a offrire una serie di spunti in varie direzioni. Ma mi piace usare una frase contenuta nell'intervista che ho fatto a Maria Latella: "*Susanna Camusso è madre di una ventenne. Oltre al suo ruolo di segretaria generale della Cgil ha in casa una giovane. Tutto ciò che riguarda un'azione sindacale va descritto e valutato in tempi lunghi. Occorre una valutazione delle cose da fare da qui a vent'anni*". Ecco, credo che una donna, con la sua storia e con le sue diversità anche linguistiche possa caratterizzare in questo senso il proprio ruolo nel trasformare il sindacato.

Laura Tosetti, laurea triennale in Lettere e laurea magistrale (110 e lode con dignità di stampa) in Informazione e Editoria all'Università di Genova, fa parte della segreteria provinciale della Filt-Cgil di Genova con responsabilità della logistica ed è presidente del Comitato Direttivo della Camera del Lavoro di Genova. È autrice di "Susanna Camusso, carriera e linguaggio di una donna nel sindacato" (Ediesse).

Contrattare contrattare contrattare!

di Teresa Bovino, Segretaria Regionale Filt-Cgil Piemonte

Le donne cambiano... la FILT

È emerso chiaramente durante l'Assemblea delle donne della Filt che abbiamo tenuto a Firenze il 26 Ottobre 2012: contrattare rafforza il sindacato, rafforza il lavoratore, soggetto sempre più debole in questo momento di crisi, e quindi rafforza le donne che lavorano.
Per tutte noi donne della Filt, l'Assemblea è stato solo l'inizio di un ragionamento collettivo sullo stato dell'arte e, soprattutto, sugli strumenti da mettere in campo per giungere all'obiettivo di una piena partecipazione e rappresentanza delle donne nella Filt a qualsiasi livello, partendo dai luoghi di lavoro.
La crisi che stiamo vivendo espone anche le donne dei trasporti al rischio di esclusione dal mondo del lavoro, lasciandole ad occupare i posti meno retribuiti, meno sicuri dal punto di vista della salute e sicurezza e anche della stabilità del rapporto di lavoro.
Le donne oggi nel mondo del lavoro, quando ne superano gli scogli per l'accesso, convivono con orari impossibili, salari più bassi e più incerti, difficoltà di progressione di carriera ma anche di mantenimento del posto di lavoro e mancanza di ammortizzatori sociali adeguati per arrivare alla pensione, che è diventata un miraggio!
Allora è proprio dalla contrattazione che si può e si deve ripartire attraverso un pensiero collettivo sul lavoro delle donne che ci guidi nella stagione dei rinnovi contrattuali e nelle contrattazioni di secondo livello.
Si tratta non solo di riportare nei contratti nazionali le tutele sulla maternità presenti nelle leggi del nostro paese, ma di convincerci che l'organizzazione del lavoro può contribuire ad accrescere il benessere lavorativo e che non è ineluttabile, anche in tempi di crisi, l'imbarbarimento ulteriore delle condizioni lavorative di donne e uomini.
Anzi, sarebbe questo il momento di vedere la crisi come scelta e opportunità di cambiamento (d'altronde il termine crisi deriva dal verbo greco *krinomai* che vuol dire *scegliere*) e quindi di puntare anche ad un radicale cambiamento, come lucidamente aveva intuito Simone de Beauvoir: ***"la trasformazione della condizione femminile dipende dall'avvenire del lavoro nel mondo e non cambierà seriamente che a prezzo di uno sconvolgimento della produzione"***.
Ma per un radicale cambiamento occorre ripartire dalla democrazia nei luoghi di lavoro, così come abbiamo prospettato nell'accordo del 28 giugno 2011; per realizzare quest'obiettivo occorre che le donne s'iscrivano al sindacato, si mettano in gioco come delegate e contribuiscano a determinare con le loro scelte nella contrattazione aziendale orari e prestazioni lavorative più vicine alle loro esigenze.
Se è vero, infatti, che in Europa si lavora sempre peggio, così come descritto dal libro intitolato "Workers, Citizens, Governance" (di Garibaldo, Baglioni, Casey e Tellijohannn), allora è il momento di rilanciare sulla partecipazione delle lavoratrici e dei lavoratori nel mondo del lavoro in Europa.
In questo libro si spiega come i modelli organizzativi, la regolazione del mercato e la mediazione istituzionale stiano rendendo sempre più ardua la partecipazione democratica e sempre più scadente la qualità del lavoro.
Il processo di costruzione dell'Unione Europea politica è di là da venire, è indubbio un deficit democratico che purtroppo irrobustisce il populismo antieuropeo di questi giorni e questo appare "il momento in cui medici, diplomatici, banchieri e tecnici sociali di vario genere prendono il sopravvento e sono sospese le libertà. Come i malati, i paesi diventano casi critici. Crisi, la parola greca che in tutte le lingue moderne ha voluto dire "scelta" o "punto di svolta", ora sta a significare: guidatore, dacci dentro!" come disse Ivan Illich nel '78.
L'Europa vera si farà solo con i popoli e con la politica, se questa sarà in grado di riacquistare il suo primato sull'economia, ma il restringimento del welfare e la deregolamentazione del mercato sono stati spinti fino all'estremo e ora che, per effetto della crisi, manca anche il lavoro, non restano che piani di salvataggio pagati a caro prezzo da tutti i lavoratori, in primis dalle donne.
Qual è stato il primo intervento del governo Monti?
La Riforma delle pensioni e, in un baleno, dal 2018 uomini e donne andranno in pensione a 66 anni!
Ad una maggiore partecipazione nel mondo del lavoro dovrebbe corrispondere una politica di espansione, mentre l'innalzamento dell'età pensionabile appare lontana dal riequilibrare le differenze

generazionali e avrebbe dovuto essere accompagnata da interventi sul welfare e sui servizi, interventi che attendiamo da tempo e che, invece, hanno solo subìto tagli dal Governo Berlusconi.
Occorre, invece, riprendere il concetto di "*womenomics*" cioè dell'importanza del lavoro delle donne nell'economia, come vero e proprio volano di sviluppo, come abbiamo scritto nel recente Piano del Lavoro della Cgil. "Secondo stime ISTAT sono 800.000 le donne che hanno lasciato il lavoro dopo la maternità per più ragioni: dalle dimissioni in bianco all'assenza di servizi. Il 30% delle madri interrompe il lavoro per ragioni familiari: il tasso di occupazione femminile diminuisce all'aumento del numero dei figli. Al contrario, il lavoro delle donne crea sviluppo perché determina domanda di beni e servizi e produce a sua volta altro lavoro di donne. La banca d'Italia e l'Ocse quantificano nel 7% l'aumento del PIL italiano in presenza di un tasso di occupazione femminile del 60%".
Ma non è tutto qui.
La contrattazione deve sapersi migliorare per cambiare un'organizzazione del lavoro rigida nella quale spesso non si premiano meriti e competenze ma solo la soggezione alle gerarchie e l'accettazione supina delle condizioni date.
Siamo convinte quindi che **le donne cambiano…** (per riprendere la bella Assemblea di giugno delle donne della Cgil e i seminari di dicembre) se ci s'interroga su come si misura la produttività, se si combatte la svalorizzazione del lavoro, se si riconosce che il vero sviluppo è solo quello sostenibile perché le risorse non sono infinite.

Il diritto al lavoro è anche diritto di cittadinanza in Italia e in Europa e in questo quadro di enormi e repentine trasformazioni anche la Filt deve saper tenere il passo e non solo impegnarsi nella contrattazione, ma anche interrogarsi su come si è lasciata assorbire come organizzazione dai cambiamenti della società.
Infatti, nella nostra Assemblea delle donne a Firenze, si è cercato anche di fotografare le difficoltà delle dirigenti della nostra Organizzazione in un momento assai complicato come quello odierno, dove avremmo tutti bisogno di giornate di almeno 48 ore per poter dare risposte alle innumerevoli domande di tutela delle lavoratrici e dei lavoratori che rappresentiamo.
Anche in questo caso, è possibile condurre le trattative e tutta la nostra attività con modalità che ci permettano di conciliare l'impegno sindacale con quello familiare. E abbiamo la "presunzione" di pensare che questa sia anche un'esigenza degli uomini e non solamente delle donne!
Alla Conferenza di Programma della CGIL, la nostra Segretaria Susanna Camusso ha concluso dicendo che **"prendere in carico e curare sono parole inusuali nel lessico politico, emergono solo quando si parla degli affetti e dei compiti delle donne, a proposito di modernità e cambiamento. Le donne non solo curano, ma cambiano il lavoro, il mondo, il benessere di tutti, per questo prendersi cura parla a tutti ed è responsabilità di tutti"**.
È proprio così. Noi donne della Filt vogliamo prendere in carico la sfida di saper contrattare a tutti i livelli, in un'ottica di genere, le condizioni di un lavoro che cessi di essere invisibile e che prenda corpo insieme alle lavoratrici e ai lavoratori in una dimensione piena, consapevole, dignitosa e felice.

IO, PER ME

Corpo faccia quello che vuole. Io non sono il corpo: io sono la mente

di Elisa Calderoni

È morta Rita Levi Montalcini. Il tam tam informatico ha lanciato come pietre sulla mia mail alcune sue frasi.

Rare sono le persone che usano la mente, poche coloro che usano il cuore e uniche coloro che usano entrambi.

Credo che il mio cervello, sostanzialmente sia lo stesso di quand'ero ventenne. Il mio modo di esercitare il pensiero non è cambiato negli anni. E non dipende certo da una mia particolarità, ma da quell'organo magnifico che è il cervello. Se lo coltivi funziona. Se lo lasci andare e lo metti in pensione si indebolisce. La sua plasticità è formidabile. Per questo bisogna continuare a "Pensare"

Nella vita non bisogna mai rassegnarsi, arrendersi alla mediocrità, bensì uscire da quella "zona grigia" in cui tutto è abitudine e rassegnazione passiva, bisogna coltivare il coraggio di ribellarsi

Le donne che hanno cambiato il mondo non hanno mai avuto bisogno di "mostrare" nulla, se non la loro intelligenza

In una, assolutamente libera, associazione di idee, ho collegato "Bestia di gioia".

È risuonata alle mie orecchie la voce arcaica di Mariangela Gualtieri.

Sii dolce con me.
Maneggiami con cura.
Abbi la cautela dei cristalli con me e anche con te.
Quello che siamo è prezioso più dell'opera blindata
nei sotterranei e affettivo e fragile.
La vita ha bisogno di un corpo per essere e tu sii dolce
con ogni corpo.
Tocca leggermente leggermente poggia il tuo piede
e abbi cura di ogni meccanismo di volo
di ogni guizzo e volteggio
e maturazione e radice
e scorrere d'acqua e scatto
e becchettio e schiudersi o
svanire di foglie
fino al fenomeno
della fioritura,
fino al pezzo di carne sulla tavola
che è corpo mangiabile
per il mio ardore d'essere qui.
Ringraziamo. Ogni tanto.
Sia placido questo nostro esserci
questo essere corpi scelti
per l'incastro dei compagni d'amore.

Pietre, bestia, gioia, voce arcaica, questa la treccia di parole. Proprio treccia è stata l'immagine, come da bambina le mani di mia madre pettinavano i miei capelli. In una lunga, pesante treccia che cadeva sulla schiena.

Meno poeticamente ho associato l'immagine di una pubblicità che recita "perche io valgo".

Quanto vale la bellezza?

Io, per me, quanto valgo?

Quanto vale per me la mia appartenenza?

Quanto vale per me la mia difesa?

Quanto vale per me "difendere"?

Srotolo le parole in questi miei 50 anni da donna, appendo punti interrogativi, oggi che ho più storia da ricordare, più dolore da portare.

A queste domande come avrebbe risposto una donna di 103 anni, scienziata ebrea senza figli e marito?

La bellezza.

Mi avrebbe risposto che nulla vi è di più bello della ricerca. L'occhio acuto che trova il bandolo nel caos apparente e consegna un'ulteriore possibilità alla vita. Ma bellezza è anche essere

bestia di gioia, amanti generosi nella consapevolezza naturale di sparire in un niente più grande
Quanto si vale per se stessi?
Una donna che si è votata "intera" a una missione ci dice l'altissimo nostro valore, ci dice che mai dobbiamo svilire o svilirci. Dobbiamo DEDICARCI.

L'appartenenza.

Appartenere è un vincolo o un vantaggio? Appartenere a un popolo a una razza? Essere uomo o donna?
R.L.M. **«L'umanità è fatta di uomini e donne e deve essere rappresentata da entrambi i sessi… le nostre capacità mentali - uomo e donna - son le stesse: abbiamo uguali possibilità e differente approccio».** Sono convinta che Rita Levi Montalcini credesse tenacemente nella forza della diversità, un potenziale che sta in ciascuno - quindi molto economico e alla portata - se solo generosamente ci si DEDICA, se solo generosamente si usi la capacità mentale per accogliere il << differente approccio >>. Appartenere è l'orgoglio di una radice, non la sorda cecità della segregazione.

Difendere.

R.L.M. **«Oggi, rispetto a ieri, i giovani usufruiscono di una straordinaria ampiezza di informazioni; il prezzo è l'effetto ipnotico esercitato dagli schermi televisivi che li disabituano a ragionare (oltre a derubarli del tempo da dedicare allo studio, allo sport e ai giochi che stimolano la loro capacità creativa). Creano per loro una realtà definita che inibisce la loro capacità di "inventare il mondo" e distrugge il fascino dell'ignoto».**
La difesa è una voce arcaica dentro di noi che spinge a proteggere qualcosa o qualcuno, che spinge alla tutela, alla cura. È che ci sfugge talvolta la "cosa"da difendere. Per esempio, difendere i giovani dalla velocità. È vorace, questo nostro tempo, è bulimico: si mangia la capacità di avere storia e passato, di avere il ricordo, sentiamo e proviamo per acronimi. Difendiamo un orto e lo spacciamo per una nazione. Difendiamo il diritto di avere uccidendo il diritto di essere. Quando muore una donna per maloamore, quando muore un vecchio in solitudine, quando muore un bimbo per povertà la voce arcaica mi urla: mordi!
La mia voce arcaica, però, mi urla mordi anche di fronte ai nostri bambini viziati nell'abbandono, bambini "lasciati fare" che ritengono tutto permesso e concesso, che non tollerano lo sguardo adulto, lo giudicano invadente. Bambini a cui non lasciamo nulla in eredità. Che valore avremo per loro? Saremo solo peso di cui liberarsi e non ricchezza d'esperienza.
Il morso è la difesa animale: difendo il VALORE. Il pregio, la qualità, la consistenza.
Rita Levi Montalcini non è stata una madre tenera che ha intrecciato i capelli di una figlia. Si potrebbe dire che lo è stata per tutti, ha fatto un gesto amoroso per tutti: vivere accudendone i valori, indicandoli.

Meglio aggiungere vita ai giorni,
che non giorni alla vita
Quando muore il corpo,
sopravvive quello che hai fatto.
Il messaggio che hai dato.

La città che vogliamo

L'esperienza delle Giardiniere al Comune di Milano

a cura di Maria Castiglioni

Il desiderio che ci ha mosso a partecipare al tavolo Salute-Ambiente della Commissione P.O. del Comune di Milano (v. articolo di Anita Sonego "La città delle Donne" su NOSTOP 74) è stato quello di tutte le donne che vogliono abitare una città a misura di chi ci vive.
Apparteniamo a Milano e Milano ci appartiene: pensiamo a Milano come un giardino, il nostro giardino. Ma non ci riferiamo alle 'città giardino', utopia urbanistica di fine '800. Vogliamo guardare già da ora Milano, ***così com'è,*** come il nostro giardino.
Un giardino di cui occuparci, perché è dalla sua salubrità che dipende la nostra salute. Un giardino di cui curare il suolo, l'acqua, l'aria, necessari alla sua e nostra vita. Purtroppo questo giardino e le sue piante oggi non godono di buona salute: le acque sono contaminate, il terreno avvelenato, l'aria inquinata.
Se Milano è il nostro giardino, noi abbiamo voluto e vogliamo essere le sue ***Giardiniere***.
Giardiniere si sono chiamate quelle donne che si sono spese, a Milano, nei primi decenni dell'800 per la causa risorgimentale. Giardiniere perché si trovavano nei giardini a cospirare per far nascere un'altra patria, un'altra Milano, liberata dall'oppressione e dalla tirannia.
Oggi la nostra oppressione è quella di sentirci impotenti di fronte a problemi troppo grandi, troppo complessi; oggi la tirannia è quella di un'ideologia che considera immodificabile il presente e utopico il cambiamento.
Con quelle donne, Bianca, Maria, Matilde, Camilla, Teresa, Amalia condividiamo il loro motto –*Costanza e Perseveranza* - a cui vogliamo aggiungere *Lungimiranza,* la virtù di uno sguardo che va oltre il presente, pur essendovi saldamente radicato.
Ci siamo così proposte di portare, nelle stanze del Comune di Milano, aderendo all'invito di Anita Sonego, una politica che facesse una 'differenza' rispetto alle modalità consuete e obsolete.
Dopo oltre un anno di lavoro vorremmo ora cercare di rispondere all'interrogativo che già Lia Cigarini proponeva in un suo testo su ***Sottosopra*** del giugno 1987 (***La separazione femminile)***:

"A quale desiderio femminile – insaputo e inconfessabile – risponde l'esigenza delle donne di contare nei partiti, nei sindacati, nei luoghi istituzionali del potere? Risponde davvero a un desiderio di Differenza o questo desiderio di 'portare la differenza' è solo una maschera, la maschera di un desiderio più profondo e irriducibile?".
Nella nascita delle Giardiniere abbiamo usufruito della mediazione di Anita Sonego che ha introdotto i Tavoli nel Comune di Milano (ottobre 2011): l'abbiamo definita il nostro 'referente autorevole' nell'istituzione perché in lei abbiamo sentito il desiderio di fare partecipare le donne alle politiche dell'amministrazione comunale.
Dico *donne* e non *Differenza, i*n quanto la chiamata di Anita è stata su temi storicamente attribuiti dalla politica maschile al mondo femminile: salute, spazi, lavoro, violenza. E, infatti, questi tavoli si sono da subito mobilitati su obiettivi che hanno a che vedere con la 'condizione della donna': la casa delle donne, miglioramenti sul lavoro, politiche contro la violenza sulle donne. Nel tavolo Salute si è proposta anche qui la logica di genere: che cosa interessa alle donne? Quali i servizi a loro dedicati? Risposta: i consultori. Il nostro discorso invece è partito non dai servizi (sanità/gestione della salute) ma

dal vocabolo salute e da quale significato vi attribuivamo. Il tavolo salute si è così articolato in due sottotavoli: consultori e salute.
I temi sono stati: salute/ambiente/gestione beni comuni/aria acqua terra cibo/ nuovo modello di sviluppo. Mentre gli altri Tavoli si organizzavano su obiettivi precisi/rivendicazioni, noi abbiamo cercato innanzitutto le buone pratiche istituzionali di altre donne, per ascoltarle, valorizzarle, imparare da loro, abbiamo iniziato con una *pratica di relazione*.
Abbiamo così incrociato l'esperienza del circuito dei comuni virtuosi partecipando a un loro convegno (aprile 2012).
Successivamente abbiamo invitato alcune amministratrici dei comuni virtuosi dell'hinterland milanese e altre donne di spiccata sensibilità ambientalista.
Proseguiamo nei nostri incontri periodici con tutte loro. In questi incontri sta man mano prendendo forma *'qualcosa'*, che ancora non possiamo definire progetto, ma di cui siamo tutte partecipi e genitrici, passo dopo passo, mail dopo mail, telefonata dopo telefonata, incontro dopo incontro.
Il *'qualcosa'* gira intorno allo stop al consumo di suolo/rinaturalizzazione/agricoltura periurbana e urbana/alimentazione/imprenditoria femminile.
Non ci chiamiamo Giardiniere solo perché ci occupiamo di questi temi, la ricerca del nome è stata una necessità simbolica, un modo per stare dentro l'istituzione che ci ospita con una nostra identità.
Questo gesto di autoattribuzione di una soggettività di gruppo che si richiama a una genealogia femminile e non a un'istituzione neutra esprime una 'tensione' rispetto alla codificazione formale.
Quindi siamo un Tavolo della Commissione P.O. e siamo anche Giardiniere: questo introduce una dinamica a vari livelli.
Innanzitutto al nostro interno: ci riconosciamo nella storia di alcune donne coraggiose che hanno lottato per Milano, e questo ci è da stimolo per radicarci e valorizzare il nostro genere.
In secondo luogo nei confronti delle donne con cui ci mettiamo in relazione: abbiamo un nome e un orizzonte, storico e simbolico. È una forma di autorappresentazione.
Il percorso che ho descritto finora ha avuto, com'è naturale, qualche inciampo che ci ha aiutato ad approfondire la nostra riflessione su come stare (senza rinunciare a *essere*) in un'istituzione. Sapendo che uno spazio istituzionale non animato dal desiderio rimane vuoto, così come la forza del desiderio è in grado di aprire i confini.
Finora la nostra è stata una pratica di piccolo gruppo, senza interlocuzione con le Assessore del Comune con le quali non vogliamo avere un rapporto come se fosse 'neutralizzato' il loro genere per

effetto della loro collocazione: pensiamo invece che vada fatta una riflessione sulla problematicità della loro appartenenza, l'eventuale conflitto di lealtà, il loro ruolo di rappresentanti e la nostra tensione all'autorappresentazione... per andare oltre la figura della 'controparte'.
Altra riflessione 'autocoscienziale': nelle nostre occasioni allargate di incontro (le tre assemblee di Sala Alessi) abbiamo notato che noi stesse tendiamo alla 'neutralizzazione' della Differenza. E come chiederla ad altre (che per effetto della loro funzione hanno una maggiore 'adesione' all'istituzione) se noi, che di adesione ne abbiamo meno, non la mettiamo in atto?
Ad esempio, sulla scia del convegno femminista di Paestum, abbiamo proposto di utilizzare uno stile meno formale per favorire la discussione con le donne partecipanti: niente tavola di presidenza, microfono passante, una relazione stringata dei Tavoli.
Ci siamo dette: perché parlare tanto di partecipazione se poi non siamo in grado – con la pratica che ben conosciamo – di favorirla?
Ma abbiamo incontrato resistenze: forse che, pur parlando di crisi della rappresentanza e delle istituzioni, siamo le prime a tenerle in vita?
Ultimissima riflessione: abbiamo denominato Milano il nostro giardino pur sapendo che questa operazione richiede lo stesso azzardo, la stessa costanza, la stessa lungimiranza che ci mette la principessa che bacia il rospo per trasformarlo in principe...

Maria Castiglioni vive e lavora a Milano, dove ha partecipato al movimento femminista fin dai suoi esordi nei primi anni '70.
Con alcune donne ha dato vita a ***METIS-Medicina e Memoria***, gruppo che si occupa di temi legati alla salute e alla ricerca di buone pratiche relazionali in questo ambito.

SINISTRA

Per il lavoro, per la democrazia

Recensione di Luca Stanzione

Riflessioni attorno ai temi proposti dal libro di Carlo Galli sul futuro della sinistra europea, nella speranza di un "pensiero lungo" libero dalle passioni della contingenza, capace di dar vita alla sinistra delle generazioni future.

"Il grande problema della disuguaglianza tra gli uomini e i popoli di questo mondo è rimasto in tutta la sua gravità e insopportabilità". Scriveva nel 1994 Norberto Bobbio in una raccolta di riflessioni intitolata *Destra e Sinistra, Ragioni e significati di una distinzione politica*. Non crediamo che Carlo Galli si offenda se partiamo da qui per provare a scrivere alcune impressioni sul suo nuovo libro *SINISTRA. Per il lavoro, per la democrazia* Edizioni Mondadori. Le riflessioni di Bobbio e di Galli prendono spunto da una constatazione comune: la sinistra attraversa una profonda crisi, ma le ragioni che la rendono indispensabile, i bisogni delle persone di avere ancora tra le mani uno strumento di emancipazione dalla propria condizione, rimangono, ad oggi, validi.

La distinzione storica tra destra e sinistra di cui Bobbio parla attraverso la necessità di eguaglianza delle condizioni di miliardi di persone nel mondo, dopo vent'anni, rimane confermata dall'aumento delle disuguaglianze sociali che attraversano i continenti e gli stati nazionali del mondo, disparità acuite da una delle crisi economiche più devastanti dell'ultimo secolo.

Esiste la Sinistra perché vi è una Destra. La seconda si presenta nell'era della Modernità, ovvero nell'era in cui gli stati nazionali si danno forma, cronologicamente, prima della sinistra. Non è un caso. La Sinistra nasce dentro uno scontro per la riappropriazione di un potere che le classi dominanti e conservatrici avevano ascritto a sé stesse. Un "potere" non come sola rappresentanza nei parlamenti, ma come diritto al governo e alla determinazione del proprio futuro. Basti pensare alla cronologia con la quale in Italia le classi subalterne conquistano il diritto di voto. Nel 1848, con l'emanazione dello Statuto Albertino hanno diritto di voto i cittadini, maschi, con età superiore ai 25 anni e che sappiano leggere, scrivere e che paghino 40 lire di imposta diretta. Nel 1876, la sinistra al governo estende il diritto di voto agli uomini che hanno compiuto 21 anni, che hanno conseguito i primi due anni di scuola elementare. È in questa cronologia in cui il censo, progressivamente, riforma dopo riforma, è rimosso come ostacolo al diritto di voto, che la sinistra liberale fa accedere masse di lavoratori all'esercizio della rappresentanza e, quindi, ad essere compiutamente parte dello stato moderno. La sinistra sociale aveva già dato alcune prove di forza nel Paese e in Europa con tensioni crescenti tese alla necessità di una più equa redistribuzione della ricchezza. In questo la democrazia rappresentativa ha la capacità di includere anche le forze che si oppongono. Non casualmente la democrazia scompare laddove una posizione politica pretende di rappresentare tutta la società.

Ci siamo permessi questa riflessione storica sulla nascita della sinistra nelle istituzioni in Italia, nonostante il respiro del pensiero di Galli sia mondiale, perché è uno dei passaggi della storia della sinistra politica più esemplificativo di una tesi di fondo che permea il libro: *"consiste nell'affermare, contro la cattiva neutralizzazione, le ragioni di una buona parzialità, ovvero di una neutralizzazione attiva (…)"*. Una parzialità che, secondo Galli, è da indagare nel *"nesso fra soggettività, lavoro, libertà, politica"*. In altre parole, non vi è Sinistra se non vi è per essa la piena collocazione dentro l'organizzazione e la rappresentanza del Lavoro.

Il libro di Carlo Galli nasce da una constatazione, si pone un obiettivo ed ha un merito.

La constatazione è che *"Tutti sanno, infatti, che la sinistra è in crisi, e che, al tempo stesso, è «nella» crisi, ovvero si trova dentro la crisi di ciò che l'ha mandata in crisi, dentro la crisi del neoliberismo. Da questa crisi essa non può uscire com'era prima di entrarvi; ma non può neppure uscire sfigurata, divenuta mimetica rispetto ad un tempo che si sta chiudendo"*. La constatazione qui descritta pone alla riflessione sulla sinistra, che in questi ventiquattro anni (dalla caduta del Muro di Berlino) si è sviluppata, un elemento di novità, cioè la connessione tra sinistra e crisi economica e tra crisi economica e crisi del neoliberismo. Ci pare un punto di partenza importante che interpreta questa crisi economica come una crisi di struttura, continentale, ideale e politica. Vi è in questa valutazione un elemento di straordinaria attualità: la sinistra non può uscire *"mimetica"* rispetto al ciclo neoliberista che si sta chiudendo. Un'alterità della sinistra dentro l'ancoraggio di un profondo realismo. *"Realismo è prospettiva d'interrogazione e d'azione. E fa parte del realismo anche ammettere che la sinistra di cui si parla qui dovrebbe esserci (…), ma potrebbe anche non esserci; ovvero, che potrebbe essere un posto vuoto nel sistema politico italiano"*.

A proposito del mimetismo della sinistra, ricordiamo una tesi che Giuseppe Berta propose nel 2009 in *"Eclisse della Socialdemocrazia"*, dove imputava alla sinistra italiana di aver trascurato gli interventi che avrebbero condotto alla correzione

della "marcia del capitalismo globale".
L'obiettivo dichiarato da Galli è di costruire una mappa che possa restituire prospettiva futura alla Sinistra, perché la politica *"non può essere un'estemporanea invenzione, un'occasione di potere senza progetto, tranne che non se ne dia un'interpretazione profondamente irrazionale ed avanguardistica"*.
È da questa interpretazione della politica che partiamo per identificare **un merito** del libro. Quello di indagare le ragioni che stanno alla radice di uno stato di rabbia sociale che attraversa il mondo occidentale, con particolare evidenza in Europa, e che rischia di non trovare una traduzione politica e progettuale ma corre il pericolo di naufragare in manifestazioni antisistemiche dello stesso ordine democratico. Una rabbia che rischia di travolgere alcune conquiste delle civiltà moderne, prima fra tutte di voler cancellare la stessa Politica, intesa come possibilità di governo e determinazione dei processi che attraversano la realtà.
Le ragioni di questa rabbia sono le conseguenze della crescente disuguaglianza, del progressivo impoverimento, della perdita costante di lavoro, in definitiva della decadenza del modello di crescita espansiva che ha conosciuto l'Europa. La crisi economica ha reso evidente la fallibilità del mercato, ma non ha reso ancora evidente che l'antidoto non può essere la sola indignazione ma risiede nella stessa Politica che il neoliberismo vorrebbe soffocata.
Il libro ha il merito di allargare lo sguardo per far comprendere il nucleo dal quale nasce l'attuale tensione sociale e politica, ovvero, la mancanza e l'impoverimento del Lavoro.

Carlo Galli ci propone cinque possibili letture complementari di cos'è e di come si può sviluppare la Sinistra. Una prospettiva filosofica, una storica, una italiana con l'attenzione rivolta al più grande partito comunista d'occidente, una politica dentro la dicotomia tra politica ed antipolitica, ed una programmatica dentro cui collocare l'identità della sinistra.
Il libro mette ordine nell'interpretazione storica di ciò che è avvenuto in quello che Eric Hobsbawm ha definito il *"secolo breve"* e che può essere ricostruito come il secolo delle quattro rivoluzioni: comunismo, fascismo, stato sociale, neoliberismo. Rispetto alle riflessioni precedenti, ci interessa qui riportare quello che ci pare essere uno snodo importante delle tesi di Galli. *"In quella concorrenza* (tra stato e capitalismo) *si è inserito anche il pensiero negativo, con la sua potenza destrutturante; non per porsi l'obiettivo della democrazia, ovviamente, ma per inserirsi nei fallimenti del razionalismo e del pensiero dialettico, per organizzare una diversa lettura delle cose del mondo all'altezza degli esiti del Moderno. Ciò è avvenuto due volte: con la rivoluzione fascista, deliberatamente; con la rivoluzione neoliberista in modo spurio e indiretto, sottratto alla consapevolezza soggettiva dei suoi attori"*. Entrambe le due "rivoluzioni" danno una prospettiva politica alla rabbia sociale, di cui scrivevamo prima, privandola della dialettica tra Capitale e Lavoro. Fascismo e Neoliberismo – con le doverose e profonde distinzioni - sono due risposte contro la Politica.
Il primo, facendosi interprete delle delusioni, della riottosità e delle tensioni sociali di quella fase storica incanalate verso il sovvertimento dell'ordine democratico e la cancellazione del sistema dei partiti.
Il secondo, invece, teorizzando il superamento delle funzioni dello Stato e della funzione regolatrice e redistributrice della politica. Ci sembra giusto precisare che gli elementi di comunanza tra fascismo e neoliberismo non devono fuorviare da una valutazione severa sulla differenza tra le due "rivoluzioni" di cui parla l'autore, perché il fascismo è un regime totalitario e totalizzante ove qualsiasi tipo di libertà soccombe, mentre la critica al neoliberismo deve essere inserita dentro un quadro di dialettica democratica.
Ed è proprio sul tema dell'antipolitica che l'autore identifica, nel penultimo capitolo, un obiettivo della Sinistra: *"La sinistra come portatrice della politica della Parte concreta è anche l'opposto dell'antipolitica, che è, da parte sua, l'ultima astrazione del nostro tempo; un'astrazione efficace e potente, ma subalterna all'astrazione dominante e distruttiva del neoliberismo, alla sua capacità di occultare le Parti reali e di inventarne altre, inadeguate e meramente immaginarie."*. Come?
"Volgere la rabbia in energia politica, lo scontento e il ritrarsi in impegno e in progetto, il desiderio in volontà, la soggettività precaria in soggettività che si è conquistata nuovo appaesamento. (…) Coniugare indignazione e organizzazione è politica di sinistra". Infine, scrive Carlo Galli: *"La sinistra deve lottare allo stesso titolo contro l'antipolitica e contro l'antilavoro; quella, del resto, deriva da questo, è la reazione sbagliata a questo"*.
In conclusione, se il ciclo del neoliberismo occidentale va chiudendosi, l'antipolitica è la coda del ciclo passato e tocca alla sinistra europea cercare di far nascere un nuovo ciclo.
Questo non sarà possibile se la sinistra europea non saprà decodificare l'ira prepolitica che attraversa l'Europa e darle la prospettiva di un cambiamento, provare a formulare una proposta alternativa all'attuale ciclo economico senza pensare al ritorno dei fasti del Welfare continentale del secolo scorso.
Il dibattito sulla sinistra in Europa deve proiettarsi in un futuro lungo. La socialdemocrazia europea si è sviluppata dentro l'espansione economica dell'Europa dopo la seconda guerra mondiale, nella crescita delle organizzazioni del movimento dei lavoratori. Non è un caso che la "rivoluzione neoliberista", di cui parla Galli, e i suoi derivati antipolitici assumano le organizzazioni di rappresentanza (politica e sindacale) del Lavoro come uno dei principali oggetti di attacco.
La generazione dei giovani tra i 20 e i 30 anni avrà una condizione di vita progressivamente peggiore, in un contesto, l'Europa, in profonda contrazione economica.
Un'Europa che insieme agli Stati Uniti, giorno dopo giorno, si scopre non essere più il baricentro della geopolitica mondiale. Dentro questo contesto, una sinistra – politica e sociale - possibile per l'Europa ci sembra possa essere quella forza capace di una proposta continentale che guardi alla necessità di uno sviluppo economico per un intero continente e ad un profondo ridisegno del Welfare State per come lo abbiamo fin qui conosciuto.
Senza sviluppo non vi è lavoro, ma lo sviluppo economico può avere indirizzi ed esiti differenti, per questa ragione è necessario un ruolo regolatore della Politica e dentro la Politica un ruolo della Sinistra che torni ad assumere la prospettiva del Lavoro non come mera condizione economica ma come soggetto sociale. Una sinistra è la precondizione per contrastare la demolizione del Welfare, l'attacco alla politica, all'Europa, alle organizzazioni intermedie di rappresentanza dei bisogni, al Lavoro.

La politica *come visione e fermezza*

Lincoln (USA 2010)
Regia di Steven Spielberg
Con Daniel Day-Lewis, Sally Field, David Strathairn, Tommy Lee Jones, Joseph Gordon-Levitt
Drammatico, colore, durata 150 min.

di Osvaldo Cisternino

Uno degli ultimi film in ordine di tempo che ha visto come protagonista Abraham Lincoln (*Alba di gloria* di Jhon Ford) risale agli anni Trenta del secolo scorso. Evidentemente è molto difficile fare scendere il grande presidente dalle rocce del Monte Rushmore, dove il suo volto è scolpito insieme a quelli di George Washington, Thomas Jefferson e Theodore Roosevelt.
Steven Spielberg ha avuto il coraggio di provarci, sforzandosi di ricostruire alcuni mesi decisivi della sua vita, quelli durante i quali - nel 1865 - dopo essere stato rieletto presidente, riesce a porre fine alla guerra di secessione con la resa dei ribelli confederati del sud e, insieme, a fare approvare dal Parlamento il tredicesimo emendamento della Costituzione degli Stati Uniti d'America, quello che abolì la schiavitù, proclamando che nessun uomo può essere privato della propria libertà se non *"come punizione di un reato per il quale l'imputato sia stato dichiarato colpevole con la dovuta procedura"*.
Questo che a noi sembra un principio quasi ovvio non lo era affatto all'epoca di Lincoln: il film di Spielberg ricostruisce con precisione la lotta che egli dovette ingaggiare per fare approvare l'emendamento, affinché l'abolizione della schiavitù divenisse legge prima della fine della guerra, così da evitare qualunque compromesso al riguardo negli accordi di pace.

La schiavitù era fondamentale per l'economia americana di allora, specie nei latifondi del sud. Ma Lincoln sapeva guardare oltre gli interessi immediati, proiettandosi con la propria visione nei secoli a venire. Questa visione rivoluzionaria richiese, per affermarsi, realismo, coerenza e fermezza incrollabili e il sacrificio di circa cinquecentomila morti, prezzo di sangue da versare per riscattare l'ingiustizia della schiavitù.
Spielberg non è interessato alla narrazione epica - l'unica scena ambientata in un campo di battaglia dura pochi minuti - ma alla ricostruzione dello scontro politico, dell'ultima decisiva battaglia vinta da Lincoln in Parlamento poche settimane prima di essere assassinato.
Tutti, a partire dai suoi più stretti collaboratori e da sua moglie, sconsigliano il Presidente dall'ingaggiare in Parlamento lo scontro per l'approvazione del tredicesimo emendamento: per la sua approvazione occorrono due terzi dei voti e sulla carta ne mancano almeno una ventina. Ma Lincoln non molla: è disposto anche ad usare mezzi non esattamente legali per conquistare quei voti, come la promessa di posti governativi a chi cambia posizione. Il fine giustifica i mezzi? Spielberg ricostruisce i fatti e non giudica. La battaglia è talmente storica che lo spettatore è portato a perdonare qualunque cosa. La politica è compromesso e perfino il leader della componente radicale del Partito Repubblicano (quello di Lincoln) - dopo una vita nella quale ha sostenuto l'eguaglianza senza differenza di razza come diritto naturale - pur di fare passare l'emendamento è disposto ad abiurare la sua posizione a favore di quella, più morbida, dell'eguaglianza davanti alla legge.
Lincoln è solo: non si tratta soltanto della normale solitudine di chi ha nelle proprie mani un immenso potere, ma quella di chi è deciso a sfidare le ingiustizie e i pregiudizi della storia. È solo anche in famiglia, dove affronta lo scontro con sua moglie, che non vuole che il loro figlio parta per la guerra. Vincerà sulla storia, ma pagherà con la vita.
Il film di Spielberg è incentrato sui dialoghi e straordinariamente sobrio, senza retorica alcuna: si svolge quasi interamente in locali chiusi (la casa, il parlamento) ed è interessato soprattutto a rappresentare il carisma di Lincoln, la sua capacità di esercitare il potere con la pacatezza delle parole, la forza di persuasione fondata sovente sulla narrazione di aneddoti, ma soprattutto la determinazione di chi non si arresta davanti a niente pur di realizzare il suo sogno di libertà. Determinante per la straordinaria efficacia del film è l'interpretazione di Daniel Day-Lewis, che ha conquistato il suo terzo Oscar per la migliore interpretazione.
Senza Lincoln, Obama sarebbe stato impossibile: l'America di oggi, il mondo di oggi sono figli di quella battaglia. Il film di Spielberg dovrebbe essere proiettato in tutte le scuole: di contro allo spettacolo di una politica intesa come subalternità ai diktat dell'economia e rincorsa dei sondaggi, farebbe bene ai giovani ricordare come un impegno politico fatto di visione e fermezza, realismo e coraggio, sia riuscito talvolta a cambiare la storia.

Luci a... BERLINO

di Franco Mammana

Novembre. L'aria è fredda e pungente. Pioviggina e a tratti tira pure vento. Forse non era la stagione migliore per essere qui, ma non potevo perdere l'opportunità offertami dalla partecipazione a una grande esposizione nel corso del Mese Europeo della Fotografia. Dopo una lunga e piacevole sosta al Museo del Bauhaus, la grande scuola che ha dato origine all'architettura del Novecento e al design contemporaneo, mi avventuro nella precoce oscurità pomeridiana lungo i sentieri illuminati dagli antichi lampioni provenienti da una sessantina di città tedesche in quello che un tempo fu riserva di caccia dei Principi di Brandeburgo, il Tiergarten, oggi grande parco e polmone verde nel cuore della città.

Berlino è la città che nell'Europa di oggi rappresenta il più potente polo di attrazione. Dal giorno dell'unificazione delle due Germanie, è diventata meta obbligata delle ultime generazioni di imprenditori, artisti, studenti. Una città tutta da scoprire da quando una serie di eventi internazionali portarono, la sera del 9 novembre 1989, alla caduta del famigerato "Muro", ribaltando l'intero panorama politico-sociale mondiale. Molti di quei ragazzi e ragazze che oggi la frequentano o ci vivono non erano ancora nati o avevano solo qualche mese di vita: difficile immaginarli consapevoli di una preesistente realtà sconosciuta che ha visto il mondo spaccato in due parti, come una mela tagliata a metà.

Due dimensioni contrapposte, due sistemi di vita differenti, con i loro vanti e contraddizioni, divisi fisicamente da un mostro di calcestruzzo alto quasi quattro metri e lungo 160 km, ma che proseguiva idealmente per altre migliaia, marcando in modo indelebile la storia dell'Europa del XX secolo. Oggi rimane la testimonianza di qualche centinaio di metri di muro variopinto sul lato occidentale, un museo che raccoglie la documentazione di quell'epoca, un lungo nastro metallico incastonato nell'asfalto a segnarne l'antico tracciato e il fatidico *Checkpoint Charlie* - un tempo luogo di scambio di spie e prigionieri politici - trasformatosi in scenografia per turisti.

Alexanderplatz, Potsdamerplatz, Porta di Brandeburgo, Reichstag, nomi che rievocano luoghi di una città legata ai fasti imperiali di fine Ottocento, stravolta dal nazismo, distrutta poi dai bombardamenti della Seconda Guerra Mondiale, violata urbanisticamente dalla subdola violenza della Guerra Fredda, e oggi in via di trasformazione grazie agli avveniristici progetti delle archistar del momento - Norman Foster, Renzo Piano, Jean Nouvel, Isozaki, Aldo Rossi e tanti altri - dove luci e cristalli fanno la parte del leone. La grande cupola trasparente del Parlamento tedesco, il coloratissimo Sony Center, l'avveniristica stazione ferroviaria Hauptbahnhof su cinque livelli, di cui tre per i treni, sono solo alcuni degli esempi più eclatanti. Una città che per lungo tempo è rimasta schiacciata dal suo nefasto protagonismo storico e che oggi riesplode - come una bottiglia di champagne stappata dopo averla agitata - con una vitalità in continua evoluzione grazie all'energia di coloro che sulle macerie di un passato, conosciuto fortunatamente solo sui libri, stanno costruendo un futuro dalle mille sfaccettature.

Laboratorio sociale, nuovo faro della politica mondiale, centro di elaborazione artistica, Berlino si presenta come un patchwork di stili, dove trova ospitalità una molteplicità di etnie, nemesi di un passato che ne avrebbe voluto una sola e assoluta, che le conferiscono un ritrovato dinamismo.

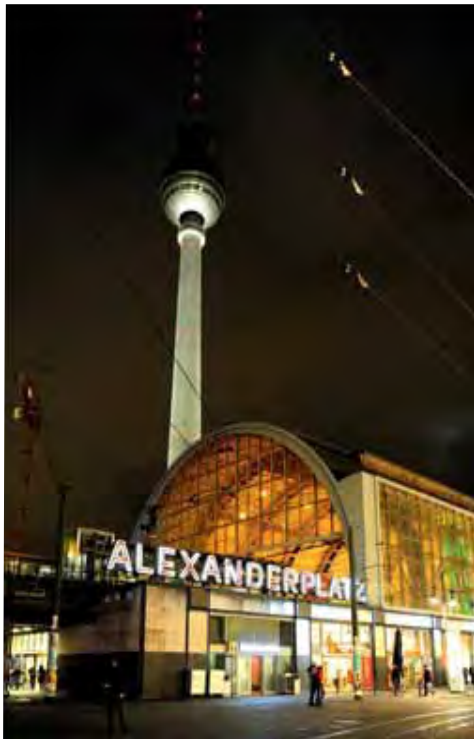
I vari quartieri mostrano città diverse con gli eleganti palazzi di Charlottenburg e i prefabbricati del Marzahn, con il lusso delle ville del Grunewald - la Versailles tedesca - e le case occupate ma decorate da graffiti e murales di Friedrichshain.

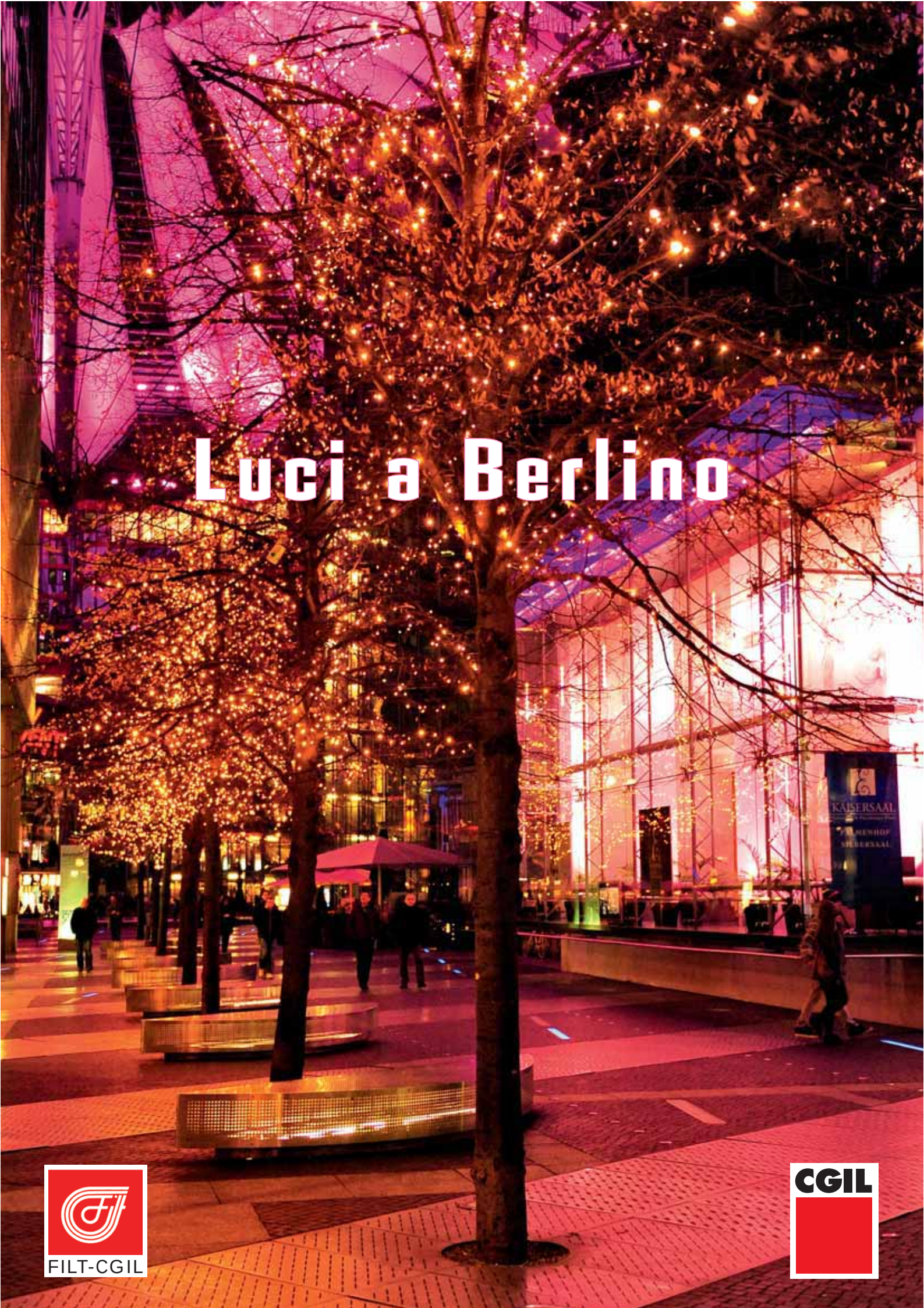
Per capire la nuova Berlino non basta certamente l'avventura di pochi giorni. L'intreccio tra ciò che resta del passato - con cui i conti non sono ancora terminati - e la modernità incalzante crea un'atmosfera originale, che si coglie un poco alla volta, ma capace di sedurti. Non resta che decidere quando ritornare.

NOSTOP

RESPONSABILE DI REDAZIONE Vittoria SCORDO
GRUPPO DI REDAZIONE Guido BARCUCCI, Luca STANZIONE
PROGETTO GRAFICO ORIGINARIO Armando Artibio FANFONI - **RESTYLING** URAKEN Graphix
Redazione Via Morgagni 27 - 00161 Roma - Tel. 06.440761
Contatti mail: nostop@filtcgil.it - i numeri arretrati sono consultabili su: www.filtcgil.it
Supplemento al n°1 gennaio-febbraio 2013 de "Il lavoro nei trasporti" Mensile della FILT-CGIL nazionale Direzione/Amministrazione EDITRICE EDITRASPORTI Via Morgagni 27 - 00161 Roma Iscritto al n°92/82 del Registro Pubblicazioni periodiche del Trib. di Roma il 10/3/82 Testata registrata presso il Registro Nazionale della Stampa Direttore Responsabile Paolo Serventi Longhi Sped. in abb. postale c26 art.20 lett. B art.2 della legge 23/12/96 n° 662 Roma
Chiuso in tipografia: 5 marzo 2013 BINE EDITORE - Corso di Porta Vittoria 43, Milano
Videoimpaginazione e fotolito PRG Via Gaffurio 2, Milano - info@prgfotolito.it - Graphic Artist: Roberto Ambrosioni

G A L L E R I A





Luci a Berlino

FILT-CGIL

CGIL